schakels



het toerisme in de nederlandse antillen

uitgave van het kabinet van de vice-minister president – plein 1 – 's-gravenhage

woord vooraf

De Amerikaanse vakantieganger trekt naar de 'Caribbean' om voornamelijk te genieten van de zee, zon en stranden.

De Nederlandse Antillen, met uitzondering van het mooie kleine Saba, bieden een keur van prachtige zeestranden aan en in de laatste jaren zijn er verscheidene moderne hotels gebouwd en verschillende andere toeristische faciliteiten geschapen, zodat aan de wensen van bijna iedere verwende bezoeker kan worden voldaan.

Doordat werkgelegenheid in de olieraffinaderijen – de kurk waar de economie van de Antillen voorheen bijna uitsluitend op dreef – thans sterk ingekrompen is, besteedt de Antilliaanse overheid veel aandacht en kapitaal aan de verdere opbouw van de toeristenindustrie die direct en indirect aan vele handen werk geeft, zodat het toerisme naar alle waarschijnlijkheid een belangrijke tweede kurk zal worden in het economisch bestaan van de bevolking van de eilanden.

PH. J. EVERTSZ

Gewezen Hoofd van het Curaçao's
Toeristen Bureau.

Foto omslag: Hotel Aruba Caribbean (foto: H. C. Prins)

hotels op curaçao en aruba

Moderne hotels in de Nederlandse Antillen zijn praktisch van recente tijd. Op het eiland Curaçao b.v. werd het moderne luchtgekoelde en 124 kamers bevattend hotel Curaçao Intercontinental in oktober 1957 geopend. Op Aruba viel de opening van het 130 kamers Aruba Caribbean hotel ruim 2 jaar later. Op het eiland Bonaire is onlangs een modern 30 kamer hotel in bedrijf gesteld. Sint Maarten, het grootste eiland van de drie Bovenwindse Eilanden zag pas circa 10 jaar geleden zijn eerste hotel opgericht, het 20 kamers bevattende Little Bay hotel, dat wegens groot succes, enige jaren daarna zijn capaciteit verdubbelde.
De enorm grote toeneming van het Caraïbisch toeristenverkeer vond plaats na de laatste wereldoorlog, zeer speciaal door het met reuze sprongen toegenomen luchtverkeer, dat afstanden, die vroeger met een zeeschip in enige dagen moesten worden afgelegd, terugbracht tot afstanden van slechts enkele vlieguren.

De reislustigen in het Caraïbisch gebied zijn vooral Noordamerikanen, die in de koude wintermaanden naar het warme zuiden trekken. De staat Florida, met zijn sub-tropische klimaat, die reeds lang een geliefd winterverblijf van de welgestelde Amerikanen was, nam na de laatste oorlog zeer in populariteit toe en honderden hotels en motels werden er gebouwd om de stroom bezoekers uit bijna alle lagen der bevolking te kunnen opvangen. De Caraïbische eilanden, zoals Cuba, Jamaica, Haïti, Santa Domingo en Puerto Rico, zagen snel de economische belangrijkheid van dit vreemdelingen-verkeer in en er verrezen op deze eilanden dan ook paleizen van hotels die wat comfort en andere faciliteiten betreft, gelijkgesteld kunnen worden met de luxueuze hotels van Miami Beach in Florida, die dikwijls de 'playground', dus letterlijk de speeltuin van de Verenigde Staten worden genoemd.

U zoudt kunnen vragen, waarom de Antillen zo laat met het bouwen van hotels zijn begonnen. Mijn mening is, dat de Nederlandse Antillen in die jaren door hun groot arbeiderstekort, waardoor er vele buitenlandse krachten moesten worden aangetrokken, in het bijzonder op de olie-eilanden Curaçao en Aruba, geen dringende behoefte hadden een grotere toeristenindustrie op te bouwen, die nog meer werkkrachten zou eisen, waarbij natuurlijk ook kwam, dat deze krachten zeer duur zijn. Bovendien was het niet gemakkelijk investeringskapitaal voor de bouw van hotels te krijgen.
Op de andere genoemde Caraïbische eilanden waren de omstandigheden geheel anders. Het Amerikaanse eiland Puerto Rico bijvoorbeeld, had een groot aantal werklozen, zodat op dat eiland met financiële en technische hulp van de Amerikaanse regering een groot industrialisatieprogramma ter hand werd genomen, waarbij aan de toeristenindustrie een belangrijke plaats werd toegekend.

Vissersbootjes in de Michielsbaai op Curaçao



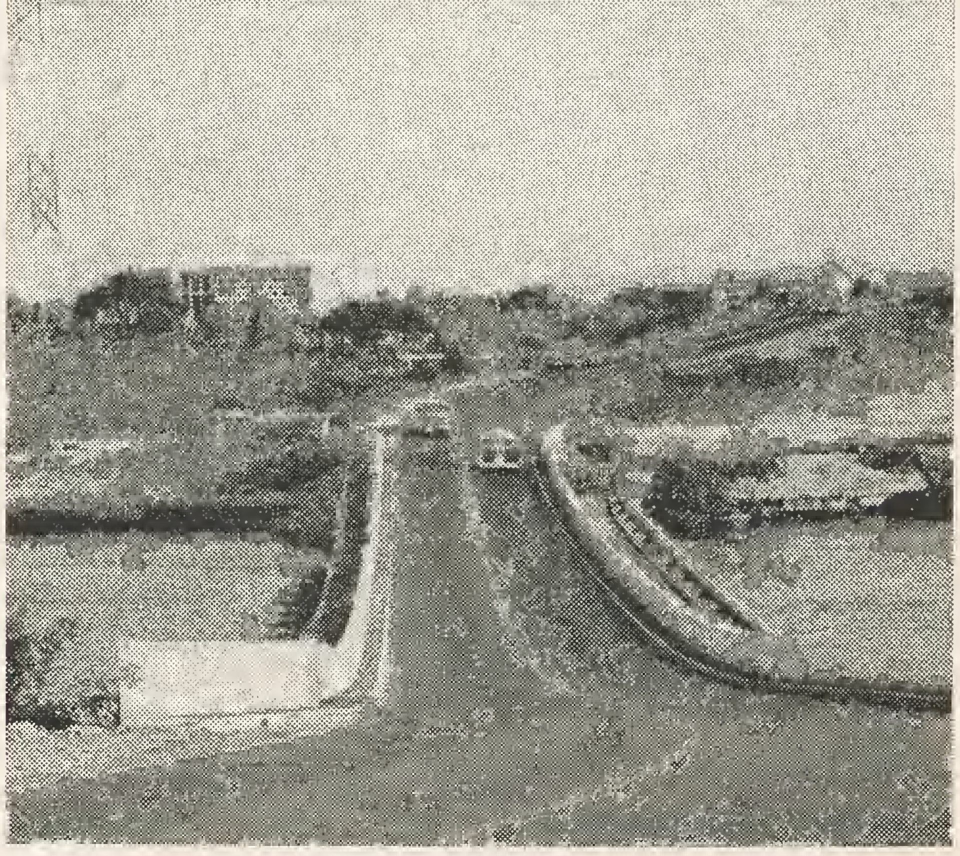
modern

Op het eiland Curaçao zijn de meeste oudere hotels verbouwde herenhuizen, sommige vergroot door aanbouw. Een uitzondering is de Piscadera Baai Club van de Shell-raffinaderij die ongeveer 3 km ten westen van Willemstad is gelegen. Deze club ligt aan een mooie baai met strand. Voor de oorlog bevatte deze club een beperkt aantal logeerkamers in rondom het hoofdgebouw opgetrokken paviljoens. Deze logeergelegenheid was bestemd voor functionarissen van de Shell die op dienstreis naar Curaçao kwamen en voor employees die op de olievelden rond het meer van Maracaibo in Venezuela werkten en gaarne hun jaarlijkse 3-weekse vakantie op het eiland kwamen doorbrengen. Van de Piscadera Baai Club, die nabij het strand een stenen gebouw heeft met kleedhokjes en douchecellen voor zwemliefhebers, zijn alle olie-employees automatisch lid, maar ook andere ingezetenen van het eiland kunnen tegen contributiebetaling lid worden.

Na de laatste oorlog, werd het clubgebouw met zijn bar, restaurant en veranda's gemoderniseerd en werden er een aantal nieuwe paviljoens met logeerkamers gebouwd. De Club werd toen met zijn ruim 60 logeerkamers een algemeen hotel, doch het karakter van privé-club bleef behouden.

Behalve de Piscadera Baai Club voldeden de andere hotels op Curaçao – alhoewel behoorlijk gemoderniseerd, door o.a. de kamers van luchtkoeling te voorzien – echter niet aan de eisen die de gefortuneerde Amerikanen aan vakantiehotels stelden. Men vond de accommodatie maar van tweede of mindere klasse en de geboden service was niet naar de wens van deze verwende reizigers.

Pas in 1957 gelukte het een modern luchtgekoeld hotel met zwembad op Curaçao te openen. Dit hotel Curaçao Intercontinental, dat wordt beheerd door een Amerikaanse hotelonderneming, dochtermaatschappij van een van de bekende Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, heeft een casino dat aardige winsten voor het hotel opbrengt.



Aruba: weg bij Spaans Lagoen

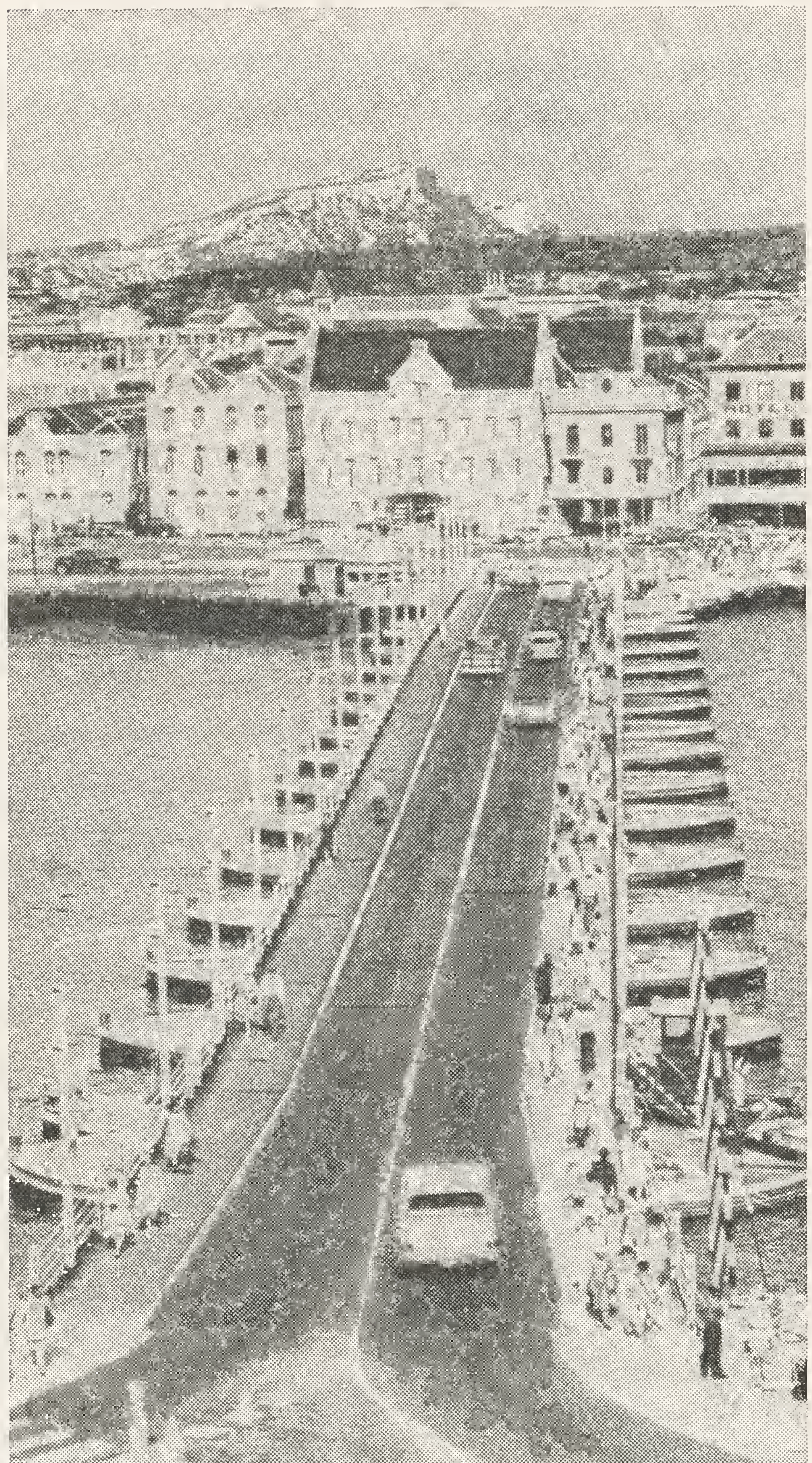
Aruba: hotel Basi Ruti (foto's H. C. Prins)



Curaçao: Santa Barbara Beach (foto: H. C. Prins)

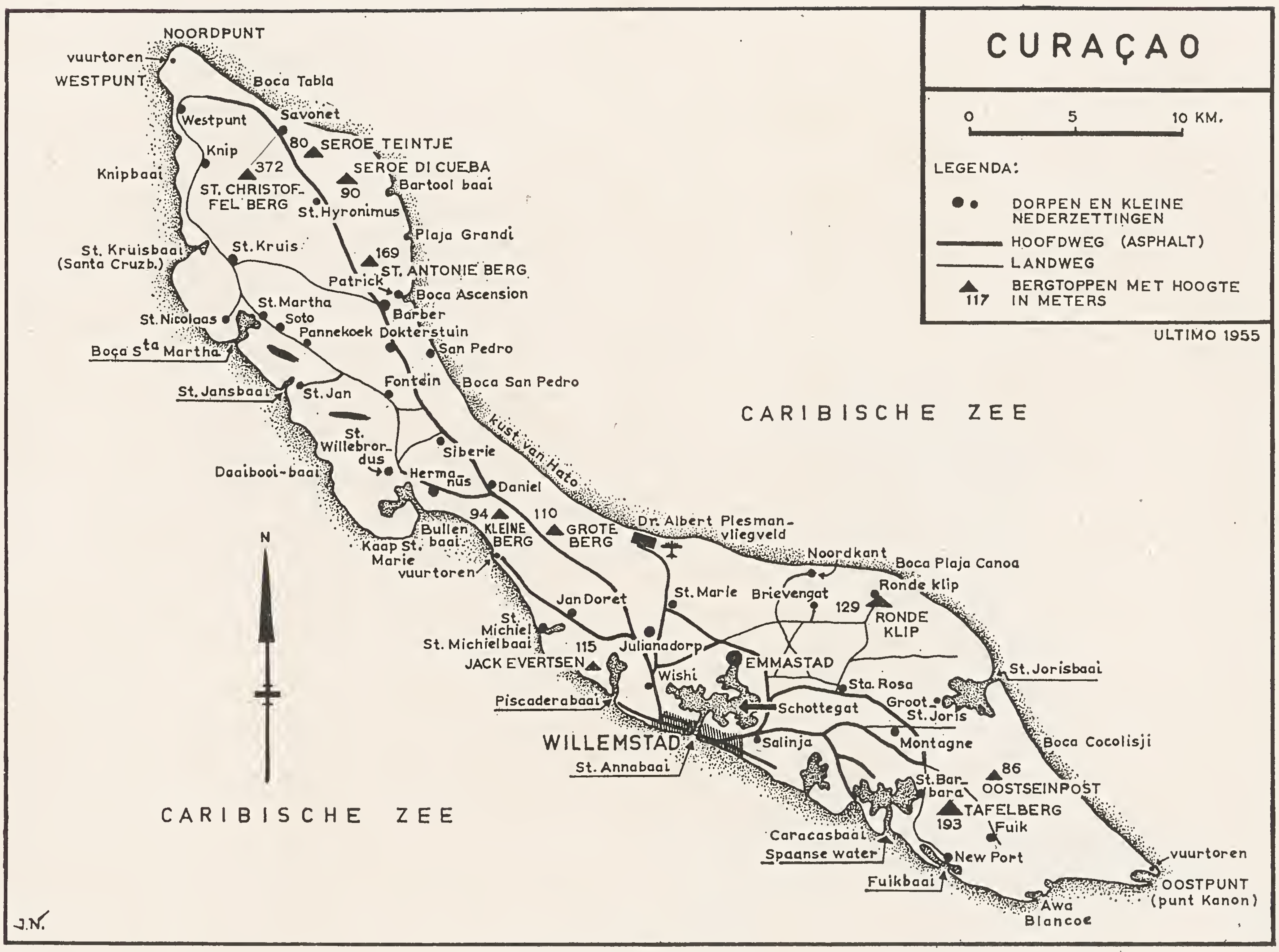


Curaçao: de Koningin Emmabrug gezien vanaf Punda



ba staat, maar aan een drukke verkeersweg langs een lagune met minder mooi strand. Later werd aan het aantrekkelijk lage strand, de Palm Beach geheten, het kleine Basi Rutihotel gebouwd, met logeerkamers in paviljoens die in een mooi palmbos zijn opgetrokken.

Toen echter de Amerikaanse raffinaderij evenals die op Curaçao de uitbreidingen staakte en het bedrijf grotendeels werd geautomatiseerd, waardoor er niet alleen vele werkkrachten wegvloeiden maar ook lokale arbeiders werden ontslagen, ontstond werkloosheid. Ook op Aruba pakte de overheid de koe bij de hoorns en werden er plannen gemaakt en uitgevoerd om de eenzijdige olie-economie te verbreden. De toeristenindustrie werd krachtig aangepakt en aan het prachtige strand, de Palm Beach verrees het 130-kamers tellende Aruba Caribbean hotel met casino en zwembad dat onder Amerikaanse leiding, namelijk van de Condado Caribbean Corporation staat. Ook op Aruba werden wegen aangelegd. Er werd een oude Hollandse korenmolen ingevoerd en nabij dit luxeuze hotel opgetrokken. Deze werd als restaurant ingericht en geëxploiteerd. Vanzelfsprekend zijn er op Aruba meer plannen, waarvan enkele reeds in uitvoering zijn om het toeristenverkeer verder uit te breiden.
24.3.'64

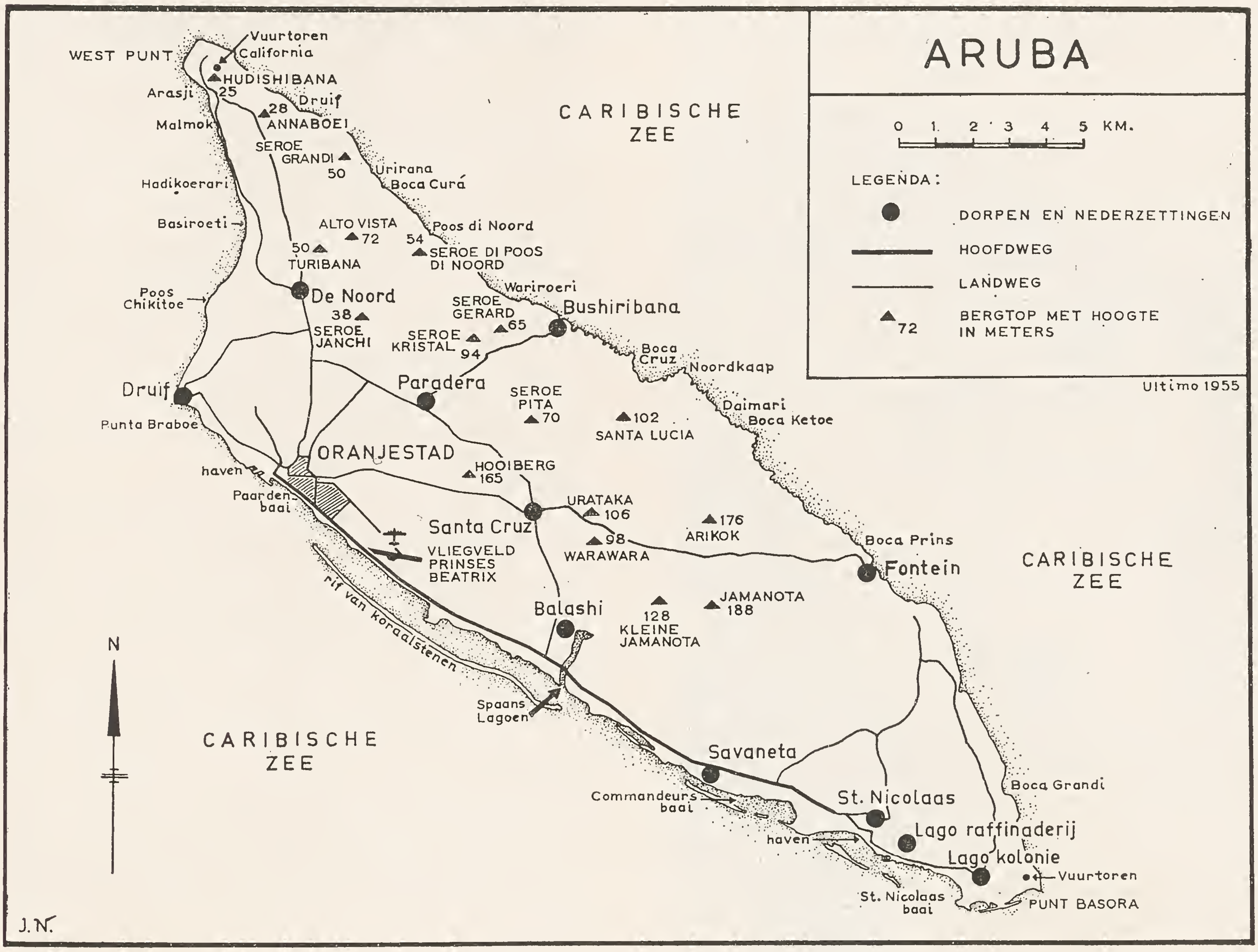

CURAÇAO
0 5 10 KM.
LEGENDA:
DORPEN EN KLEINE NEDERZETTINGEN
HOOFDWEG (ASPHALT)
LANDWEG
BERGTOPPEN MET HOOGTE IN METERS
ULTIMO 1955
CARIBISCHE ZEE
NOORDPUNT
vuurtoren
WESTPUNT
Boca Tabla
Westpunt
Savonet
SEROE TEINTJE
SEROE DI CUEBA
Knip
Knipbaai
ST. CHRISTOF-FEL BERG
St. Hyronimus
Bartool baai
Plaja Grandi
St. Kruisbaai (Santa Cruzb.)
St. Kruis
ST. ANTONIE BERG
Patrick
Boca Ascension
St. Martha
Soto
Barber
St. Nicolaas
Pannekoek
Dokterstuin
Boca Sta Martha
San Pedro
St. Jansbaai
St. Jan
Fontein
Boca San Pedro
kust van Hato
St. Willebrordus
Siberie
Daaibooi-baai
Hermanus
Daniel
Bullen baai
KLEINE BERG
GROTE BERG
Kaap St. Marie vuurtoren
Dr. Albert Plesman-vliegveld
Noordkant
Boca Plaja Canoa
Ronde klip
RONDE KLIP
Jan Doret
St. Marie
Brievengat
St. Michiel
St. Michielbaai
Julianadorp
JACK EVERTSEN
EMMASTAD
St. Jorisbaai
Wishi
Sta. Rosa
Piscaderabaai
Schottegat
Groot St. Joris
WILLEMSTAD
Salinja
Montagne
Boca Cocolisji
St. Annabaai
St. Barbara
OOSTSEINPOST
TAFELBERG
Fuik
Caracasbaai
Spaanse water
New Port
Fuikbaai
vuurtoren
OOSTPUNT (punt Kanon)
Awa Blancoe
CARIBISCHE ZEE
N
J.N.

Aruba: restaurant ,,De Olde Molen'' (foto: H. C. Prins)



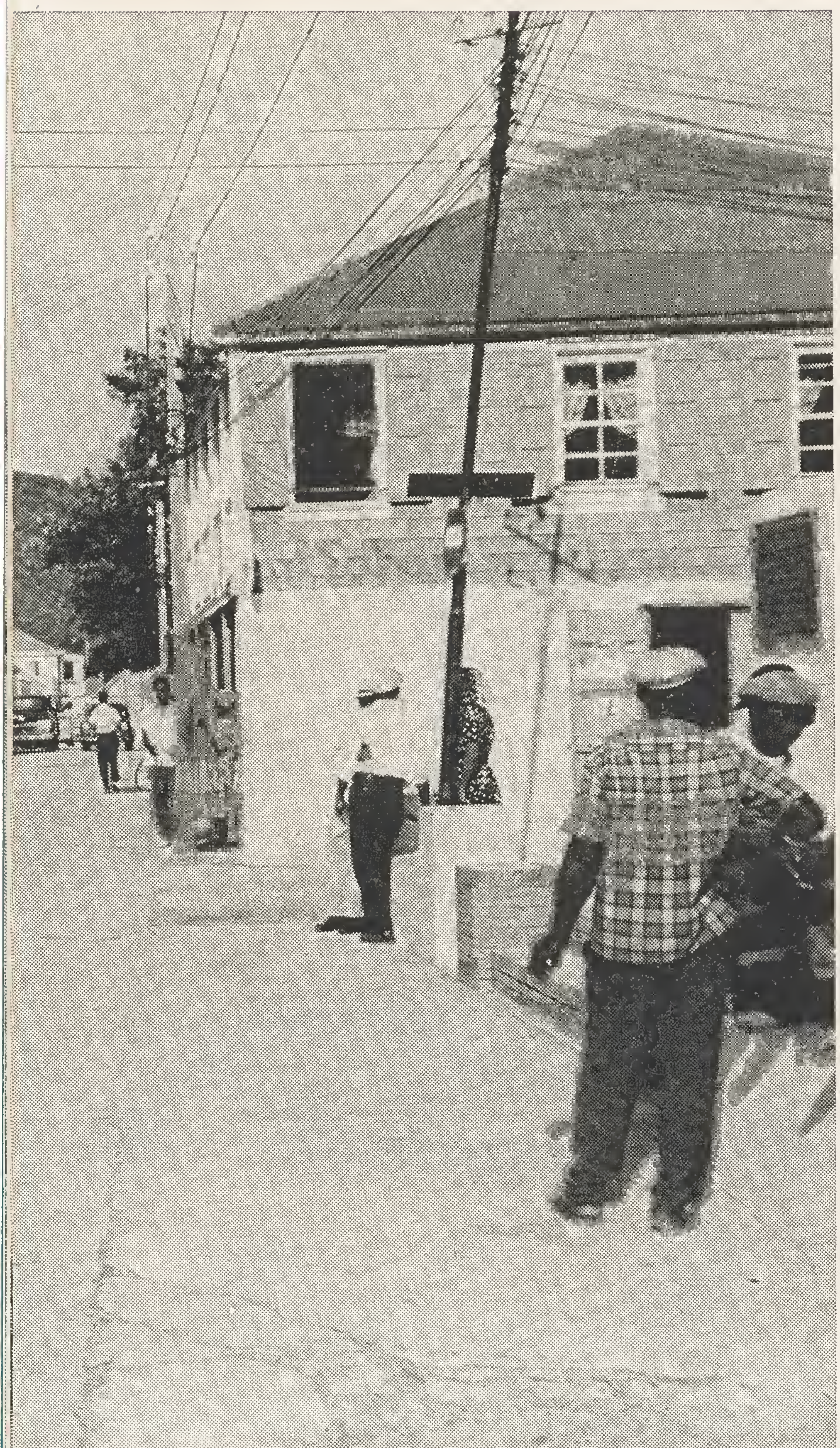


Curaçao: Brionplein (foto: H. C. Prins)



hotels op bonaire en de bovenwindse eilanden

Main Street op Sint Maarten



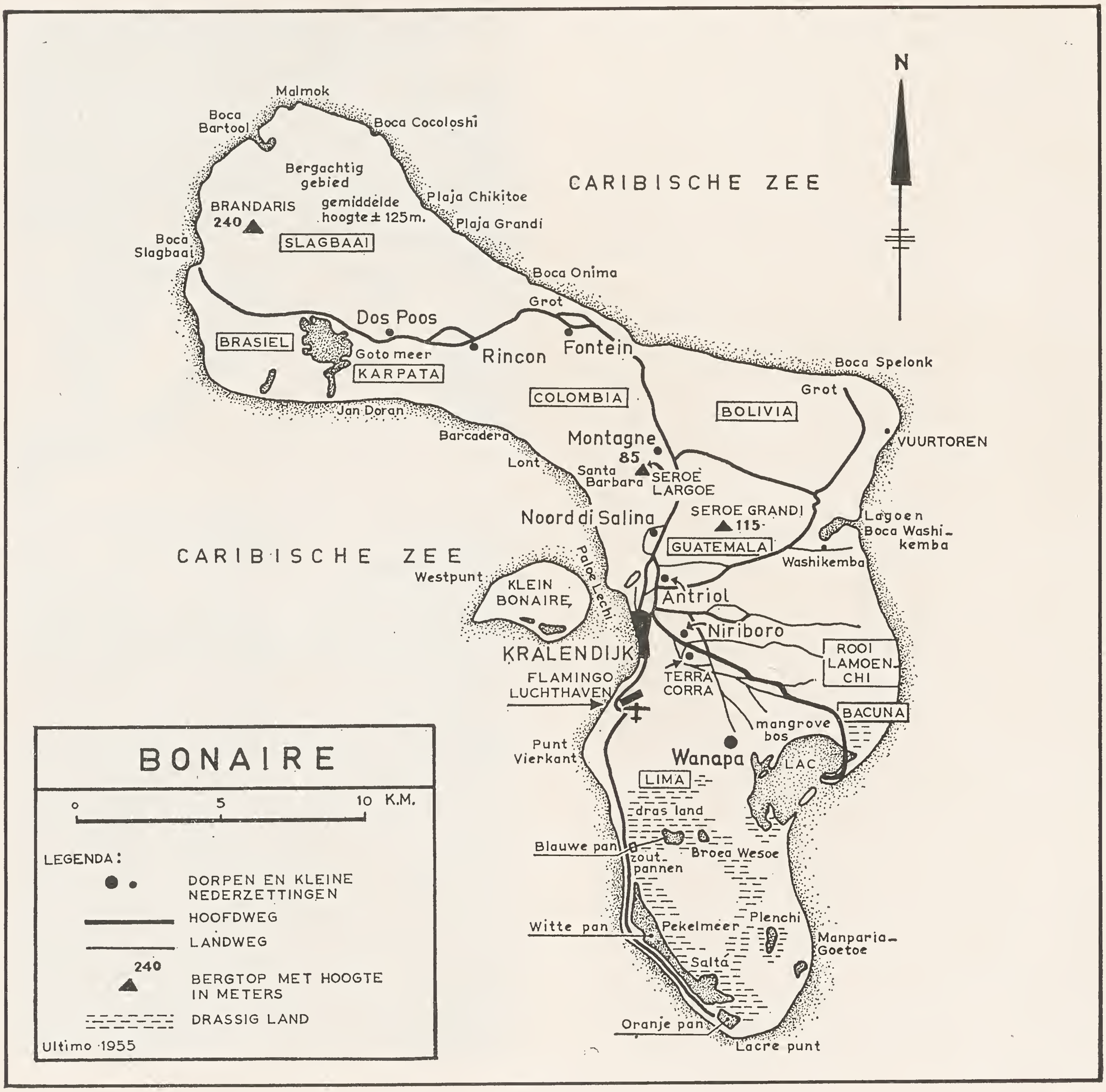
Het derde eiland van de Benedenwindse groep is het rustige en rustieke Bonaire, dat geen olie-industrie bezit, maar wel een groot deel van zijn bevolking naar de olie-raffinaderijen van Curaçao en Aruba zag vertrekken. Dit eiland kon natuurlijk niet achterblijven met ontwikkelingspogingen, want door de sterk verminderde werkgelegenheid op de olie-eilanden kwamen vele inwoners zonder inkomen te zitten. Wel werd een textielfabriek opgericht, waar herenkleding wordt vervaardigd. Dit bedrijf verschaft werk aan een kleine honderd personen, voornamelijk vrouwen.

Het hotelwezen bestond uit een paar eenvoudige pensions en het paviljoen-hotel Zeebad, dat later de naam kreeg van Flamingo Beach Club. Bonaire is namelijk bekend om zijn honderden flamingo's grote kolonie, die in het zuiden van het eiland, in het zogenaamde Pekelmeer leven. Het hotel Flamingo Beach Club, dat aan een klein strand ligt, is tevens een privé club van ingezetenen van het eiland. Het hotel is ontstaan uit verbouwde houten barakken, die in de afgelopen oorlog als verblijven voor geïnterneerden dienden.

Er is natuurlijk heel wat verbouwd en vertimmerd en een bezoeker die het ontstaan van dit hotel niet kent, kan er heus niet aan zien dat het vroeger een interneringskamp was. Het telt 15 bungalows, elk bevattend een suite en een badkamer met sanitair. Voorts is er een stenen paviljoen met 5-tweepersoons kamers.



Flamingo Beach Club Hotel op Bonaire



Sint Maarten: Garnalenvissers

Zonsondergang op Sint Eustatius gezien vanaf administrateurswoning



In de ontwikkelingsplannen van Bonaire neemt de toeristenindustrie eveneens een belangrijke plaats in. Kortgeleden is er met overheidssteun een modern 30-kamer hotel gebouwd, dat ongetwijfeld meer bezoekers naar dit eiland zal trekken. Er is voorts rond het gehele eiland een autoweg aangelegd die langs de zee loopt en reeds voor een groot deel is geasfalteerd. In het zuid-oosten van het eiland ligt een grote binnenbaai, Lac geheten, waar langs de oevers mooie mangrove-bossen voorkomen, terwijl op een paar gedeelten van de oever enkele stranden met helder wit zand zijn te vinden waarvan ideale vakantie-oorden kunnen worden ontwikkeld. Behalve zijn grotendeels ongerepte natuur en zijn flamingo's, biedt Bonaire aan de enthousiaste sportvisser vele mogelijkheden om deze sport met succes te beoefenen.

toeristen-industrie

De inwoners van de drie Bovenwindse eilanden, t.w. Sint Maarten, Saba en Sint Eustatius, op ongeveer 1 000 km ten noorden van de Benedenwindse eilanden, vonden voorheen voornamelijk een bestaan in de olieraffinaderijen op Curaçao en Aruba.

Indien men vroeg wat de voornaamste bezigheid van de Bovenwinders op hun eilanden was, kreeg men soms als antwoord, dat de economie van de bevolking voornamelijk op de postwisselindustrie rustte, waarmede dan bedoeld werd, dat de Bovenwinders in de olie-industriën werkzaam, in hoofdzaak man-



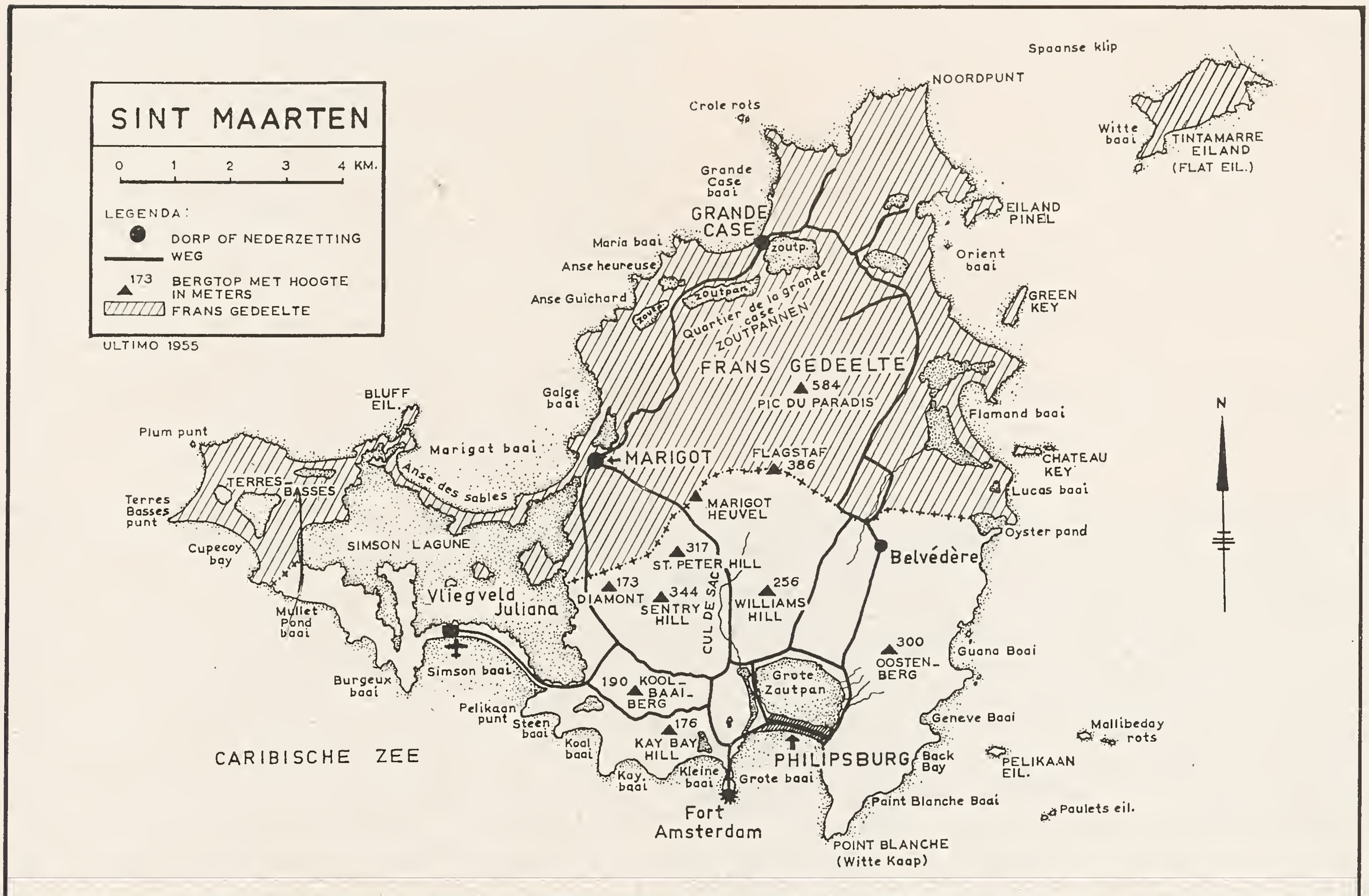
nen, hun familieleden thuis een deel van hun lonen via postwissels remitteerden.
Ook op de Bovenwindse eilanden nam de bevolking toe en werd daar de terugslag van de economische teruggang op de werkverschaffende eilanden Curaçao en Aruba gevoeld. Op deze eilandengroep diende dus werk voor de bevolking te komen. Ontwikkelingsplannen werden ontworpen en uitgevoerd. waaronder de toeristenindustrie een zeer belangrijke plaats inneemt.
Het verst ontwikkeld op dit gebied is thans het grootste eiland van de Bovenwindse groep, t.w. St. Maarten, dat voor de helft Frans en voor de andere helft Antilliaans grondgebied is.
Nog geen tien jaar geleden was de enige logeergelegenheid op St. Maarten het gouvernementslogeerhuis met slechts drie slaapkamers. Particulier initiatief bouwde er ongeveer tien jaar geleden met overheidshulp een 20-kamer hotel aan een mooi strand vlak bij de hoofdstad Philipsburg. Dit hotel, Little Bay hotel genaamd, bleek een reusachtig succes te zijn, met het gevolg, dat enkele jaren geleden het aantal kamers werd verdubbeld.
Een makelaar in onroerende goederen op het nabij gelegen Amerikaanse eiland St. Thomas zag een achttal jaren geleden goede toeristische perspektieven op St. Maarten. Van particuliere grondeigenaren op het Nederlandse en het Franse gedeelte van het eiland kocht hij grote stukken land, die zowel aan de zee als aan een grote zouten binnenbaai grenzen en deze terreinen werden in meer dan 100 kavels verdeeld, waarop wegen werden aangelegd. Deze kavels werden toen aan welgestelde Amerikanen verkocht, die daarop prachtige bungalows lieten bouwen, die zij als wintervakantieverblijf op zonnig St. Maarten gebruikten. Aan de waterkant werden steigertjes gebouwd voor hun motor- en zeilboten.

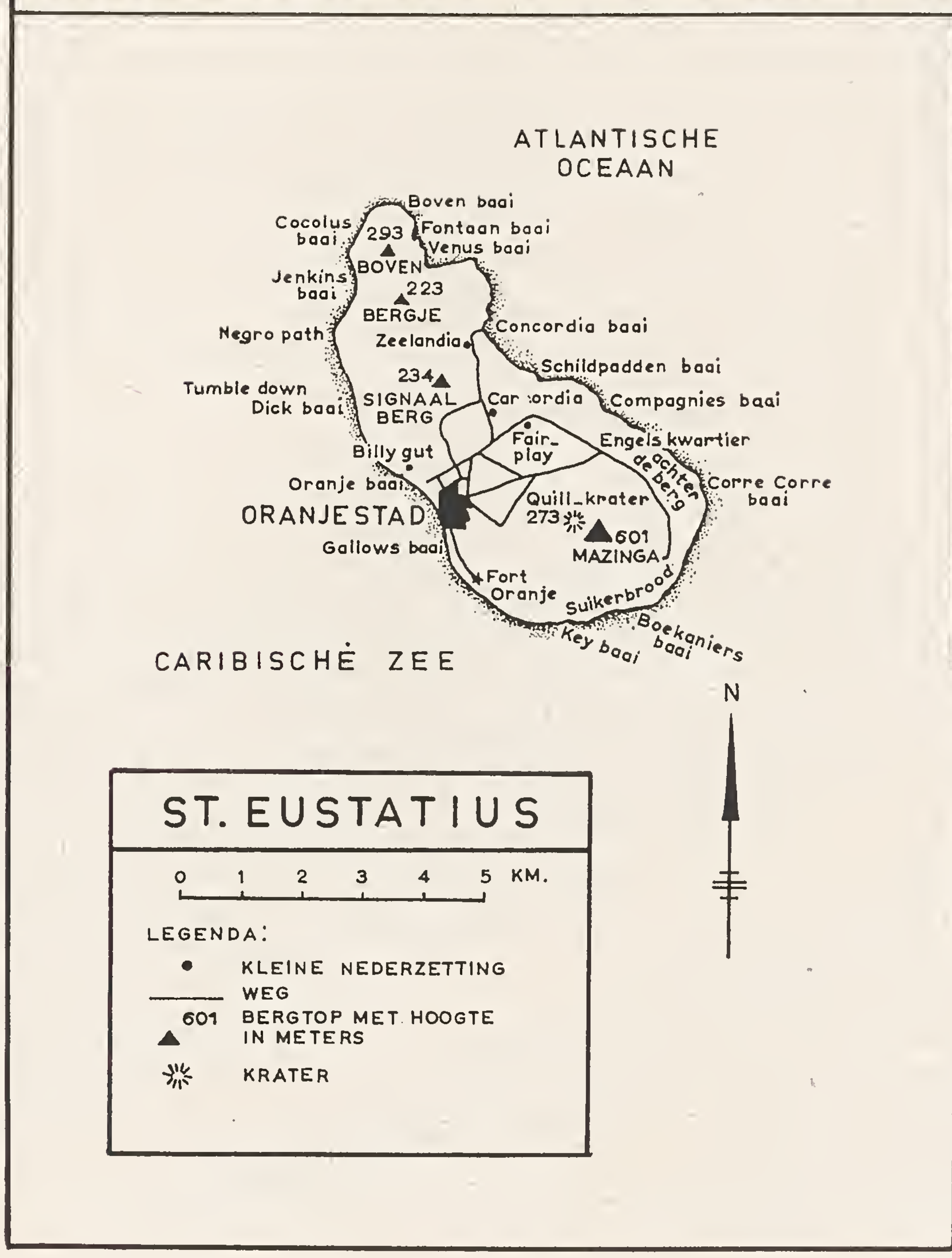
particuliere ondernemers

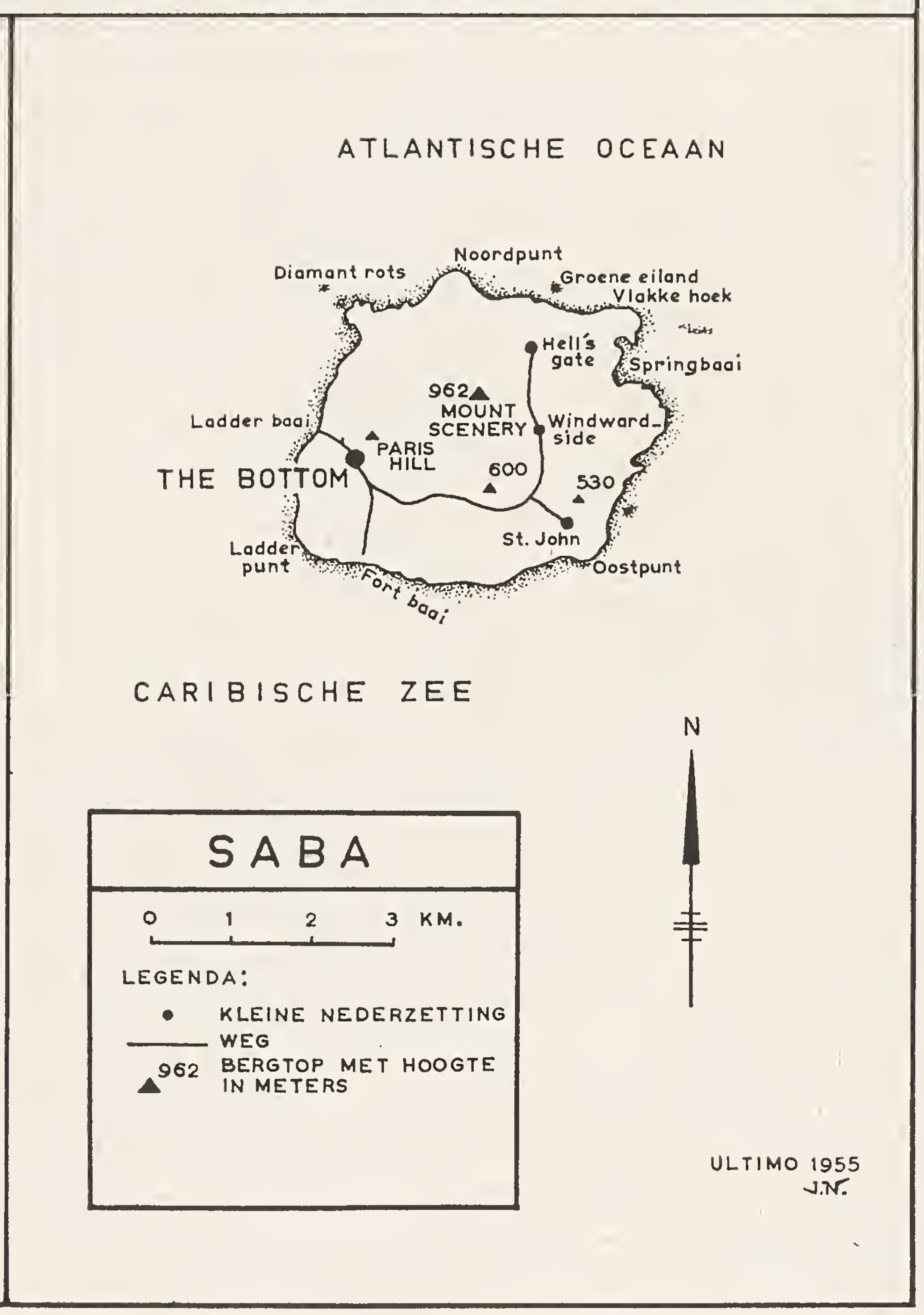
De attractie van St. Maarten is thans zo groot, dat er vele particuliere ondernemers komen opdagen om grond van de overheid te kopen of te pachten voor het bouwen van meestal kleine hotels. De situatie is thans zelfs zo, dat er bijna geen domeingrond meer aanwezig is om aan de vraag te voldoen. Onnodig hierbij op te merken, dat de prijzen van de particuliere gronden in de laatste paar jaren omhoog zijn gevlogen.
De Amerikaanse ondernemer die het grote stuk terein verkaveld heeft, heeft ook drie grote stukken gereserveerd voor hotelbouw. Momenteel telt St. Maarten behalve het Little Bay hotel met 40 kamers, nog acht hotelletjes en de overheid is thans in onderhandeling met een Amerikaanse groep voor de bouw van een 100-kamer hotel.
Het gouvernementslogeerhuis in Philipsburg is intussen met twee nieuw gebouwde paviljoens tot een 12-kamer hotelletje gegroeid. Binnen zeer afzienbare tijd zal mijns inziens de logeeraccommodatie op St. Maarten meer dan verdubbelen. Op dit eiland worden nieu-

Flamingo's op Bonaire

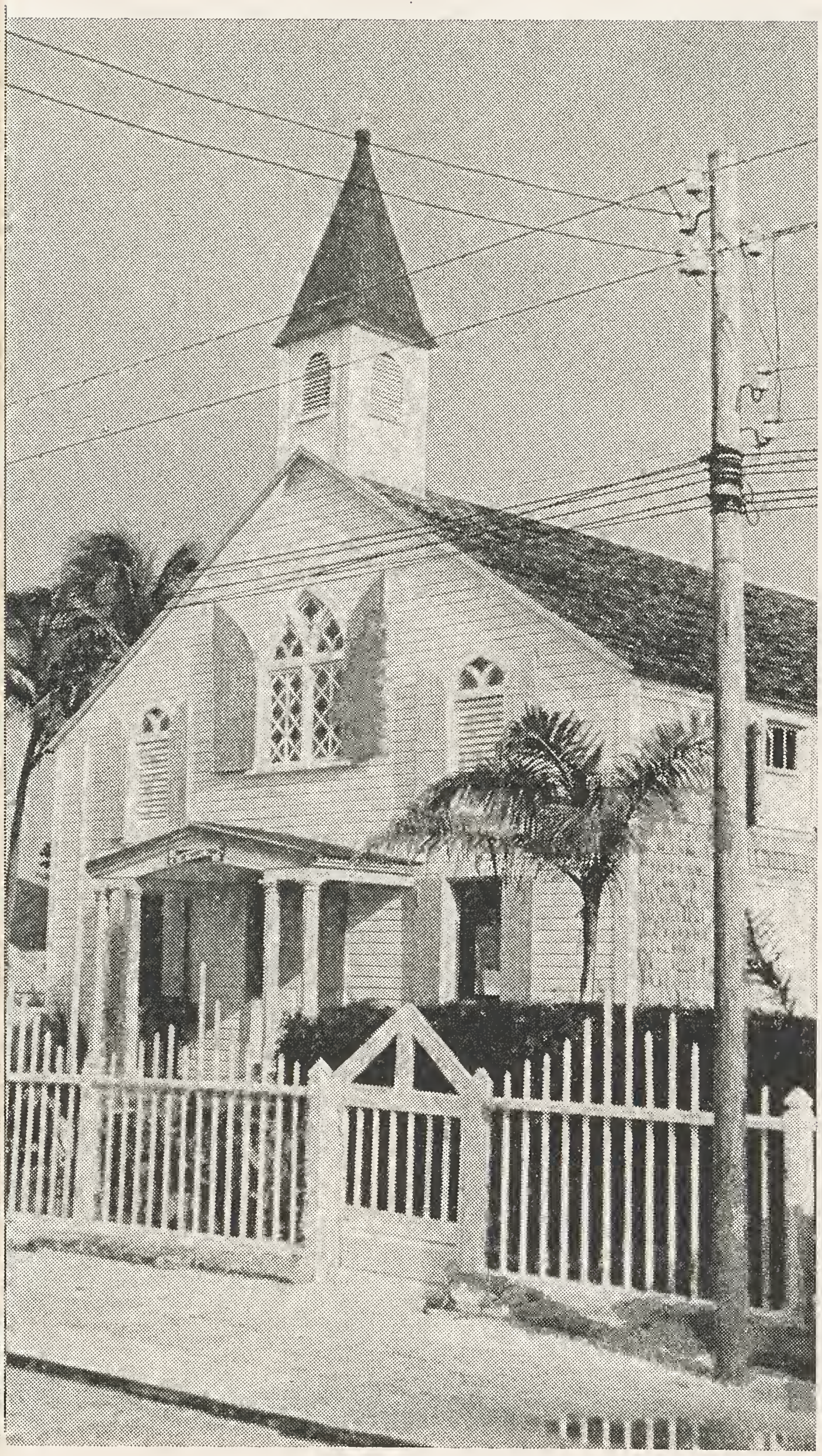



SINT MAARTEN
0 1 2 3 4 KM.
LEGENDA:
DORP OF NEDERZETTING
WEG
173 BERGTOP MET HOOGTE IN METERS
FRANS GEDEELTE
ULTIMO 1955
Spaanse klip
NOORDPUNT
Crole rots
Witte baai
TINTAMARRE EILAND (FLAT EIL.)
Grande Case baai
GRANDE CASE
EILAND PINEL
Maria baai
Anse heureuse
zoutp.
Orient baai
Anse Guichard
zoutpan
GREEN KEY
Quartier de la grande case
ZOUTPANNEN
FRANS GEDEELTE
584
PIC DU PARADIS
BLUFF EIL.
Galge baai
Flamand baai
Plum punt
Marigot baai
MARIGOT
FLAGSTAF 386
CHATEAU KEY
Anse des sables
Lucas baai
TERRES BASSES
Terres Basses punt
MARIGOT HEUVEL
Oyster pand
SIMSON LAGUNE
Cupecoy bay
317 ST. PETER HILL
Belvédère
173 DIAMONT
344 SENTRY HILL
CUL DE SAC
256 WILLIAMS HILL
Vliegveld Juliana
Mullet Pond baai
300 OOSTEN-BERG
Guana Baai
Simson baai
190 KOOL-BAAI-BERG
Grote Zoutpan
Burgeux baai
Pelikaan punt
Steen baai
Geneve Baai
176 KAY BAY HILL
Mallibeday rots
Koal baai
CARIBISCHE ZEE
PHILIPSBURG
Back Bay
PELIKAAN EIL.
Kay baai
Kleine baai
Grote baai
Paint Blanche Baai
Paulets eil.
Fort Amsterdam
POINT BLANCHE (Witte Kaap)


ATLANTISCHE OCEAAN
Boven baai
Cocolus baai
293 BOVEN
Fontaan baai
Venus baai
Jenkins baai
223 BERGJE
Negro path
Zeelandia
Concordia baai
Schildpadden baai
Tumble down Dick baai
234 SIGNAAL BERG
Concordia
Compagnies baai
Billy gut
Fair-play
Engels kwartier
achter de berg
Oranje baai
Corre Corre baai
ORANJESTAD
Quill-krater 273
601 MAZINGA
Gallows baai
Fort Oranje
Suikerbrood
Key baai
Boekaniers baai
CARIBISCHE ZEE
N
ST. EUSTATIUS
0 1 2 3 4 5 KM.
LEGENDA:
KLEINE NEDERZETTING
WEG
601 BERGTOP MET HOOGTE IN METERS
KRATER


ATLANTISCHE OCEAAN
Noordpunt
Diamant rots
Groene eiland
Vlakke hoek
Hell's gate
Springbaai
962 MOUNT SCENERY
Ladder baai
Windward-side
PARIS HILL
THE BOTTOM
600
530
St. John
Ladder punt
Oostpunt
Fort baai
CARIBISCHE ZEE
N
SABA
0 1 2 3 KM.
LEGENDA:
KLEINE NEDERZETTING
WEG
962 BERGTOP MET HOOGTE IN METERS
ULTIMO 1955
J.N.

Methodistenkerk op Sint Maarten



we wegen aangelegd. Het vliegveld is kort geleden uitgebreid, zodat er thans 4-motorige vliegtuigen kunnen landen. Voorts is er een grote zeesteiger gebouwd, waardoor St. Maarten door grote zeeschepen kan worden aangelopen, waaronder de grote passagiersschepen die in de wintermaanden vanuit de Verenigde Staten Caraïbische rondreizen maken en waarvan de passagiers goede inkomsten opleveren aan taxichauffeurs, bars, restaurants en winkelzaken. Op de drie Bovenwindse eilanden bestaan geen invoerrechten en accijnzen, zodat bijvoorbeeld een fles goede oude Hollandse jenever daar maar 4 Nederlandse guldens kost.

winkelcentra

Op de Benedenwindse eilanden, zijn de invoerrechten op luxe goederen zoals parfums, horloges, goud- en zilverwerk, enz. ook bijzonder laag, nl. 3,3 % van de waarde af fabriek. Dranken, sigaren en sigaretten uit douane-êntrepot kunnen aan schepen en vliegtuigen, dus zonder enige belasting, worden geleverd. Deze eilanden zijn dan ook attractieve winkelcentra voor de toerist, waardoor zij terecht de naam van 'shopping centres of the Caribbean' kregen.
Saba en St. Eustatius zijn nog de minst ontwikkelde eilanden van de zes Nederlandse Antillen, maar volgens de laatste door mij verkregen inlichtingen zijn er ook voor deze eilanden onderhandelingen voor hotelbouw aan de gang, zodat ze straks in het grote en nog steeds groeiende Caraïbisch toeristenverkeer zullen worden ingeschakeld.
Kort geleden is er op het kleine bergachtige Saba een vliegveld met een baan van slechts 300 m lengte in gebruik genomen. Dit eiland dat voordien slechts over zee bereikbaar was kan thans in enige minuten tijds bijvoorbeeld uit St. Maarten met een klein vliegtuig worden bereikt.
Sint Eustatius bezit reeds lang een klein vliegveld en het eiland heeft een regelmatige vliegdienst met St. Maarten, die door kleine 4-persoons vliegtuigen wordt onderhouden. Het is jammer dat de Antillen zo ver van

Nederland weg liggen, waardoor de reiskosten relatief hoog zijn. Nederlandse vakantiegangers zouden er kunnen genieten van zon en zee en wat erg belangrijk is, er zijn slechts weinig dagen in een jaar waarop regen uw vakantie zou kunnen verstoren.
24.3.'64

Visser van de bovenwindse eilanden



b.v. de zeekreeft, de zandhaai, de papegaaivissen en nog enkele andere soorten zijn zelfs waardeloos in deze wedstrijden.
Aan de laagst gewaardeerde vissoorten zoals b.v. de zogenaamde 'groupers' worden 4 punten per kilo bruto gewicht toegekend. De snellere 'snappers', een soort zeebaars, zijn 10 punten per kilo waard en aan de buitengewoon snelle maar ook zeer schuwe 'barracuda' of zeesnoek wordt 12 punten per kilo toegekend.
In deze wedstrijden mag geen Cousteau-apparaat worden gebruikt, dat wil zeggen een apparaat met een tank met samengeperste lucht, waardoor men lang onder water kan blijven. Ook is het niet toegestaan harpoenpunten met ontplofbare stoffen te gebruiken. Ook geweren die met samengeperst koolzuurgas een harpoen afschieten zijn niet toegelaten. Er moeten dus geweren worden gebruikt met rubberbanden die met handkracht worden gespannen.
Het Noord-Amerikaanse team heeft dit jaar te Bonaire de zogenaamde Hawaian slings gebruikt, een elastische band van rubber om de schouder, waarmede de harpoen wordt weggeschoten of weggeslingerd in de richting van de vis. Dit systeem schijnt meer trefzekerheid te bieden, dat wil zeggen de kans de vis in de kop te raken is veel groter. Aan de harpoen is geen lijn bevestigd, wat de zuiverheid van het schot bevordert. Bij het waarnemen van een grote vis duiken twee leden van de ploeg naar beneden. De derde blijft boven. De twee schieten nagenoeg tegelijkertijd op de vis, die tussen de rotsen tracht weg te zwemmen. Dit gaat echter moeilijk door de harpoen. De derde man gaat nu naar de diepte en haalt de vis op.
De kampioen vissers duiken tot grote diepte en wel 20 tot 25 meter, wat natuurlijk veel oefening vereist.

teams

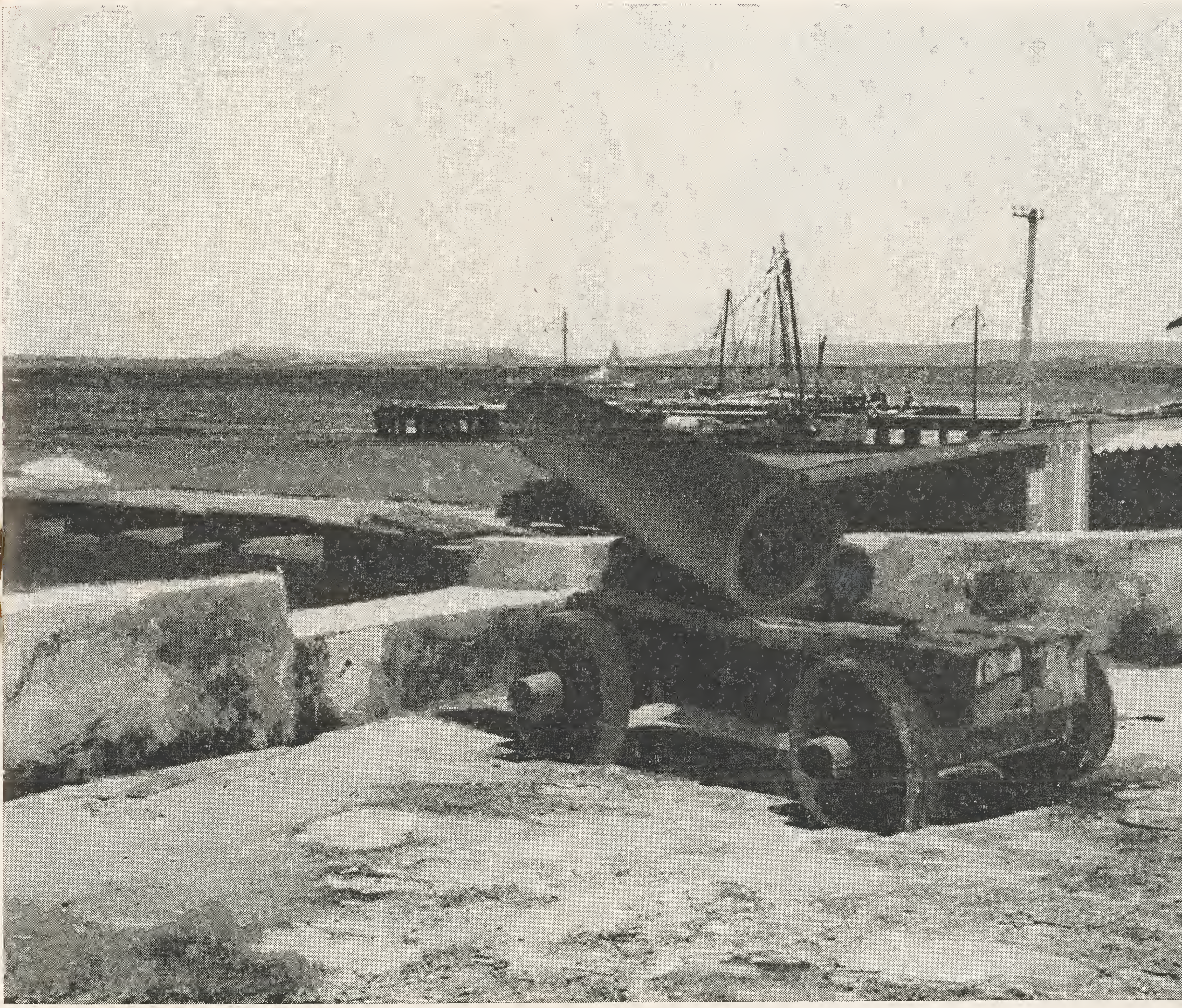
Op een wedstrijddag vaart elk team met een bestuurder, die plaatselijk goed bekend is in een bootje met aanhangmotor naar een bepaalde door de wedstrijd-jury aangewezen plek in zee om daar van half zeven 'smorgens tot ongeveer 2 uur 's middags te gaan vissen. De teams moeten minstens 50 meter van elkaar blijven en mogen elkanders jachtterrein niet betreden of beter gezegd 'bezwemmen'. De bootbestuurder mag nimmer te water gaan om een team te helpen, tenzij in geval van nood. De team-leden mogen evenwel zoveel keren als zij willen in het bootje klimmen om uit te rusten of om iets te gebruiken. De deelnemende landen en eilanden in het te Bonaire in de maand november 1963 gehouden toernooi waren: de Verenigde Staten van Amerika, Venezuela, Columbia, de Republiek Panama, de Kanaalzone van Panama, de Dominicaanse Republiek, Jamaica, Barbados, Trinidad, Puerto Rico, de Amerikaanse Maagden Eilanden, Martinique, Guadeloupe, Curaçao, Aruba, Sint Maarten en natuurlijk ook Bonaire. Deze teams schoten in twee dagen meer dan 1500 kg vis en de prijswinnaars waren:

1e prijs de Ver. Staten van Amerika;
2e prijs het Franse eiland Guadeloupe;
3e prijs het Franse eiland Martinique.

In de vorige 4 wedstrijden hebben het eiland Aruba tweemaal en het Franse eiland Guadeloupe eveneens tweemaal de eerste prijs en dus de wisselbeker in hun bezit gehad. Behalve de hoofdschotel van dit toernooi, dus de onderwatervisserij, worden er ook sleepaas of trolling wedstrijden gehouden.
De deelnemers zijn niet zo internationaal want het overkomen met een eigen boot uit de verschillende landen en eilanden in het Caraïbisch gebied is, gezien de grote afstanden, een hele onderneming.
Aan de viswedstrijden bij Bonaire namen 14 boten deel. Zij varen om 4 uur 's morgens weg en moeten 2 uur 's middags terug zijn. De eerste prijswinnaar was een Curaçaose boot.
De wedstrijden worden altijd op een vrijdag en zaterdag gehouden. Op zondag is er dan prijsuitreiking, waarna een grote afscheidslunch volgt, waarop dan uitsluitend gerechten van de gevangen vis worden geserveerd,

dus een speciale vissoep, en daarna vis op diverse wijzen klaar gemaakt. Het dessert bevat natuurlijk geen vis, doch de bitterballen bij de borrel vooraf zijn natuurlijk niet met vlees doch met vis bereid.
De internationale vistoernooien van de Antillen worden hoe langer hoe meer bekend in de wereld van de sportvissers en de organisatoren verwachten, dat zij tot een wereldevenement zullen uitgroeien. In vele bladen in het westelijk halfrond verschijnen dan ook

Bonaire: Oude kanonnen



verslagen van deze wedstrijden, waardoor dus de Antillen veel publiciteit verkrijgen, wat natuurlijk het toeristenverkeer helpt bevorderen.
7.1.'64

Guesthouse op Saba



toerisme en huisindustrie

Een Antilliaans spreekwoord zegt: de wereld is rond, wie vandaag boven zit, zit morgen onder.
Als men de bevolking van de Antillen bekijkt, bemerkt men dat dit een bewijs voor deze uitspraak levert. Aan het einde van de 19de eeuw telde de bevolking van Curaçao 30 000 zielen, terwijl bij de volkstelling van 1961 dit aantal was opgelopen tot ruim 125 000. Aruba groeide in diezelfde tijd van 10 000 naar bijna 60 000. Daarentegen daalde het aantal bewoners van St. Eustatius in diezelfde periode van ruim 20 000 naar nauwelijks 1 000.

De bevolkingstoeneming op de eerstgenoemde eilanden is het natuurlijke gevolg van de opkomst van een industrieel immigratiegebied. Die toeneming was het sterkst na 1916 op Curaçao en na 1929 op Aruba, de data van de vestiging van de olie-industrieën. Op Curaçao is van de totale beroepsbevolking 30 % werkzaam in de industrie, 27 % in de sector dienstverlening en 16 % in de handel. 28 % van de bevolking op Curaçao bestaat uit niet-Antillianen en op Aruba is dit cijfer bijna 20 %.

Het aantal werkzoekenden bedraagt 17 % van de Antilliaanse beroepsbevolking. Het zijn vooral de ongeschoolde arbeidskrachten, die als zodanig zijn ingeschreven. Gezien het aantal beschikbare arbeidsplaatsen is dit een zeer hoog percentage.

Er wordt naar gestreefd om de nu nog werkende niet-Antillianen op de duur te vervangen door Antillianen, maar helaas ontbreekt het deze laatsten nog vaak aan opleiding en ervaring en worden bepaalde beroepen, b.v. in de landbouw nog niet erg geambieerd.
Voor Bonaire liggen de cijfers iets anders, van daaruit blijkt een grote trek te bestaan naar Curaçao en Aruba, terwijl bovendien slechts 3,7 % van de bevolking uit niet-Antillianen bestaat.
Ten aanzien van de Bovenwindse eilanden blijkt 59 % van de bevolking elders geboren te zijn en 2/3 deel daarvan komt van Britse en Frans-West-Indische eilanden. De beroepsbevolking wordt hier slechts gevormd door 31 % van de totale bevolking, welke volgens de genoemde volkstelling van 1961 totaal 4 722 bedroeg. Bekend was hier de 'postwissel industrie', inkomsten verkregen van elders. Het aantal werkzoekenden is hier vrij groot en bedraagt respectievelijk voor St. Maarten, Saba en St. Eustatius 6,1 en 20 %.
Het is dan ook wel begrijpelijk dat er op de Antillen steeds naar nieuwe inkomstenbronnen zal moeten worden gezocht.
Columbus schreef reeds in 1492 tijdens zijn verblijf in het Caraïbisch gebied: Ik zie zo veel eilanden dat ik bijna niet weet naar welk eiland ik het eerste zal gaan.
Voor dit probleem komt elke toerist te staan die een Baedeker raadpleegt over dit gebied alvorens zich er per schip of vliegtuig naar toe te begeven.

europese cultuur
De prachtige stranden, het kristalheldere water, de blauwe luchten, zij zullen hem verblinden en overweldigen. De toerist weet ook dat hij in een mozaïk van cultuur terecht zal komen en zoekt hij naar de Europese cultuur dan zal hij in de Nederlandse Antillen zeker niet worden teleurgesteld. De toerist op de eilanden wordt geconfronteerd met de Nederlandse invloed, geveltjes van de oude koopmanshuizen, 17de eeuwse landhuizen, enz. De Stichting Monumentenzorg waakt er angstvallig voor dat er geen verdere aanslagen meer kunnen worden gepleegd op dit oude cultuurbezit, zoals voorheen bij stads-



uitbreiding en ontwikkeling gebeurde. Het is bekend dat vele Amerikaanse toeristen heel veel belangstelling hebben voor deze huizen. Het meest typisch Nederlands zijn echter de forten. De gekanteelde muren van het vijfhoekig fort 'Amsterdam' zijn dan ook zelden zonder bezoekers. Het tot restaurant omgebouwde fort 'Nassau' met de 'boereneetkamer' en de 'Delfts Blauwe Kamer' vormt een attractie voor elke bezoeker.
Maar de toerist zoekt nog meer. Hij las immers in zijn reisgids dat de Antillen oorspronkelijk bewoond werden door de Arowakken en andere Indianen. De sporen, die de oudste bewoners hebben achtergelaten, vinden we in hoofdzaak nog slechts terug in de rotstekeningen van de Curaçaose grotten. De grootste en de meest bekende grot ligt bij het vliegveld, al zal menigeen het betreuren dat hij in de grot sprookjesfiguren te zien krijgt die in nissen en zaaltjes zijn opgesteld. Ook op Aruba kan de toerist nog een aantal rotstekeningen zien, terwijl bovendien nog een aantal woonhuizen met Indiaanse schilderingen zijn versierd. Vroegere grottenbezoekers hebben helaas nog al eens vernielingen en verminkingen aangebracht en nu kunnen dus niet alle grotten aan het toerisme dienstbaar worden gemaakt.
Bij de bevordering van het toerisme wilde de overheid niet achter blijven en zij zorgde ervoor dat de invoerrechten op de toeristengoederen in verhouding veel lager liggen dan b.v. op bepaalde consumptiegoederen en niet voor niets puilen de winkels uit van de allermooiste uitstallingen van Zwitserse horloges, Duitse en Japanse filmtoestellen, Franse parfums, Oosterse snuisterijen, enz.
Dank zij deze weelderige uitstalkasten zal geen kapitein van een toeristenschip zich deze unieke kans laten ontgaan zijn passagiers te vergasten op deze internationale koopjes.

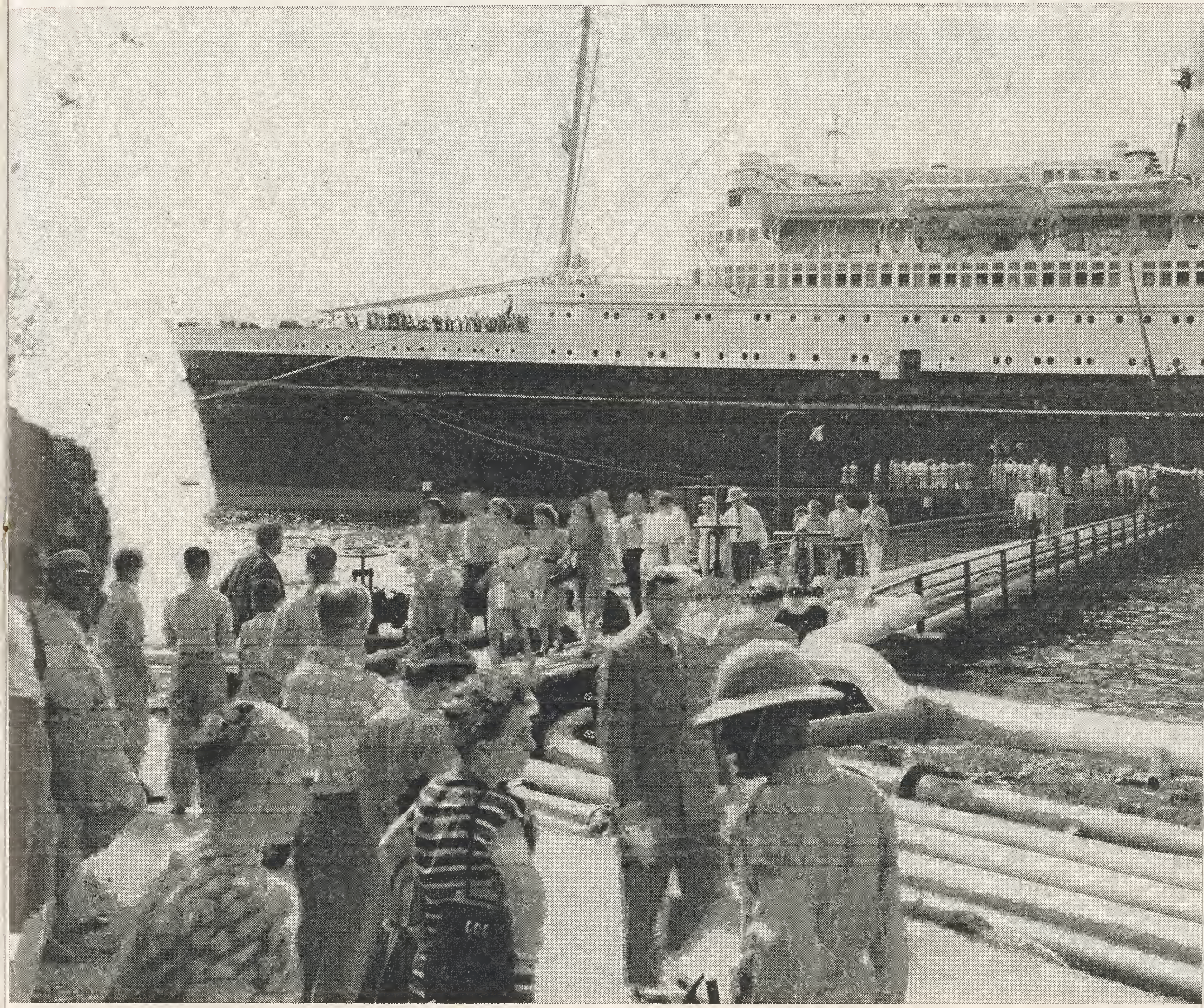
Curaçao: winkelen in de Herenstraat (foto H. C. Prins)

kunstnijverheid

Antillen – toeristendroom: helaas wordt deze droom nog steeds weer wreed verstoord omdat er nog te weinig van eigen bodem, van eigen fabrikaat, van eigen huis te koop wordt aangeboden. Met de afnemende vraag naar arbeidskrachten in de industriesector zal een gedeelte van de bevolking meer en meer moeten worden ingeschakeld in het proces van de toeristen-industrie.

Tot op heden is het zo, dat slechts een zeer klein gedeelte van de bevolking van Curaçao en wel in het bijzonder de vrouwen zich toelegt op de vervaardiging van eenvoudig vlechtwerk. De vereniging 'Huisvlijt' tracht de bevolking te stimuleren kunstnijverheidsvoorwerpen van vrij eenvoudige makelij thuis te vervaardigen, terwijl de vereniging voor de afzet zorg draagt. De grondstoffen, zoals

Curaçao: Toeristen gaan aan land




VAN DYKSTEEG

Straatbeeld in Willemstad

hout, vlechtmateriaal, linnen, enz. moeten van elders worden ingevoerd en het zou zeker zeer gewenst zijn als de overheid hieraan veel medewerking zou verlenen, want vooral de Amerikaanse toerist toont veel belangstelling voor de kunst van eigen bodem. Ditzelfde geldt ook voor Aruba en op Bonaire neemt het aantal toeristen eveneens nog steeds toe.
Een enkele Bonairiaan weet met behulp van stukjes koraal en wat hout zeer aardige souvenirs te vervaardigen, terwijl de kinkhoorn en voorwerpen vervaardigd uit het dekschild van de zeeschildpad gretig aftrek vinden. Broches, hangers, schemerlampjes, pressepapiers vervaardigd uit genoemd materiaal vinden hun weg naar het huis van de toerist.

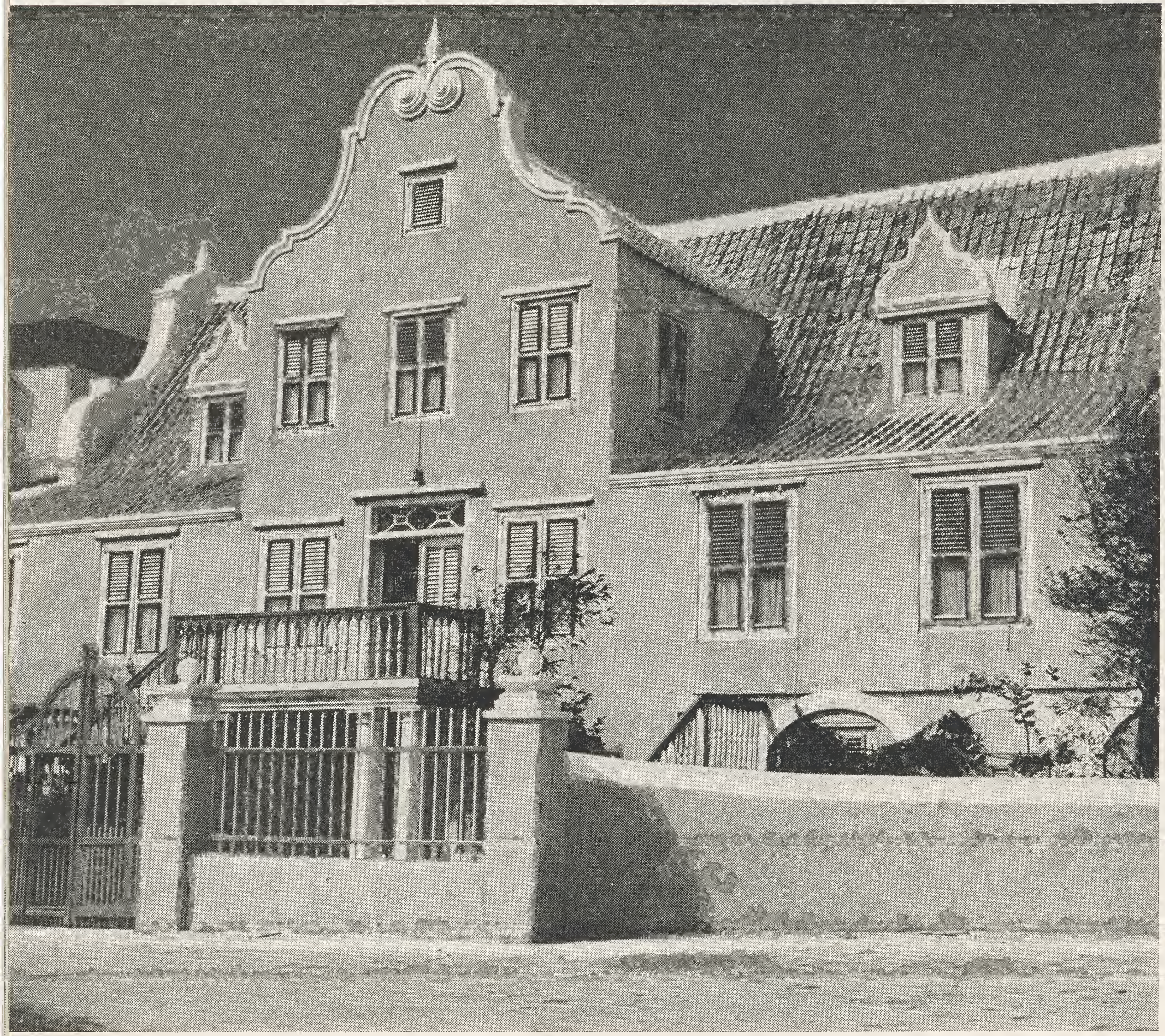
huisindustrie

Op de Bovenwinden is er nog slechts weinig huisindustrie ten behoeve van het toerisme, al vinden de handwerkjes van de vrouwen van Saba zeker aftrek. Bij dit alles geldt evenwel dat de overheid de zo noodzakelijke steun aan de thuiswerkers zal moeten geven in de vorm van een financiële bijdrage en dat de propaganda van de toeristenbureaus erop gericht zal moeten zijn een juiste aanprijzing te geven van de produkten van eigen bodem. Merkwaardig is dat ook het gehele toeristenbeeld een grote verandering heeft ondergaan. Met het – vooral na de 2de wereldoorlog – ontstaan van meer vrije tijd konden ook groepen werknemers op reis gaan die vroeger hun vakantie dichter bij huis doorbrachten. Deze vakantieuitbreiding heeft veel bijgedragen tot de geestelijke ontplooiing van de mens, die zijn vakantie een meer zinvolle betekenis wil geven. Hij wil zijn vakantie doorbrengen in een andere omgeving, maar dan ook graag andere indrukken opdoen, andere voorwerpen als herinnering meebrengen dan waarvan hij dagelijks kennis kan nemen. Een Curaçaose hoed, een stuk koraal en waarom geen – al is het namaak – Indiaanse pot.
Het ontbreekt de Amerikaanse toerist meestal niet aan de financiële middelen zich een dergelijk voorwerp aan te schaffen. Men heeft het grote voordeel dat de toerist door de ideale klimatologische omstandigheden vrijwel het gehele jaar de Antillen kan bezoeken en er is m.i. één remmende factor aanwezig om de vakantie volledig te doen slagen, n.l. het ontbreken van de juiste leiding om op de beste wijze de daarvoor uitgetrokken souveniergelden te besteden. Ik geloof niet dat dit een taak van de overheid is, maar partikuliere organisaties kunnen op dit vrijwel geheel braakliggend terrein veel werk verzetten.
Het genieten van een vakantie bestaat niet alleen maar uit het bekijken en eigenlijk zouden de folders en Baedekers ook hiervoor voorlichting moeten geven. Wanneer dit alles verwezenlijkt zou worden, dan zou de toerist dubbel kunnen genieten van zijn Antilliaanse vakantie.
26.5.'64

Curaçao: Toeristen in Breedestraat, Punda
(foto: H. C. Prins)



Molenplein in Willemstad



antilliaanse luchtvaartmaatschappij opgericht

Herenstraat in Willemstad (foto: H. C. Prins)



Een gevoel van trots ging op de zatermorgen van de eerste augustus 1964 door de aanwezige Antillianen op het dr. Albert Plesmanvliegveld op Curaçao en het Prinses Julianavliegveld op Aruba, toen daar de motoren van de Convair 340 donderden over de startbaan als een immens vuurwerk om de oprichting van de A.L.M., de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij. Want deze Convair 340 behoort tot de drie grote toestellen die momenteel nog de vloot uitmaken van de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij, welke op die dag officieel letterlijk en figuurlijk van de grond is gekomen.

De oprichting van deze luchtvaartmaatschappij in het tiende jaar van het statuut van het Koninkrijk is misschien wel een van de sprekendste voorbeelden van een hechte samenwerking tussen de twee rijksdelen Nederland en de Nederlandse Antillen. De ontwikkeling van het toerisme op de zes eilanden van de Nederlandse Antillen en de economische expansie zijn de twee bronnen van inkomsten die zoals in ieder eilandenrijk worden geschraagd door een net van luchtverbindingen, interinsulair en internationaal en tegenwoordig zelfs intercontinentaal. Deze stelregel gaat zeer zeker ook op voor de Nederlandse Antillen.

modus

Met de Nederlandse regering en de KLM heeft de Antilliaanse regering nu een zeer prettige modus gevonden om te komen tot

de reeds genoemde Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij.
De directie van de nieuwe maatschappij wordt gevormd door de directeur van het Westindisch Bedrijf van de KLM en het hoofd van de Luchtvaartdienst van de Nederlandse Antillen. Het aandelenkapitaal is geheel in handen van de KLM, met dien verstande dat de Antilliaanse regering gedurende komende drie jaren dit aandelenkapitaal kan overnemen en op de lange duur de A.L.M. een geheel Antilliaanse aangelegenheid zal worden. Wanneer dit heeft plaatsgevonden trekt de KLM-directeur Westindisch Bedrijf zich terug.

De A.L.M. zal niet in IATA-verband vliegen, zodat dus op bepaalde trajecten tariefsverminderingen plaats kunnen vinden in het kader van het zgn. goedkope toerisme. Dit goedkope toerisme speelt vooral in het Caraïbisch gebied momenteel een grote rol in de ontwikkeling van het toerisme. Sinds enkele dagen vliegen nu de A.L.M.-vliegtuigen reeds tussen de eilanden. Op het eerste gezicht doen de kleuren denken aan die van de KLM-machines. Alleen heeft de K op het kielvlak nu plaats gemaakt voor een A en is de kroon vervangen door zes lichtblauwe sterren, symboliserend de zes eilanden en ontleend aan de Antilliaanse vlag. Over de romp staan de woorden Dutch Antillian Airlines, terwijl naast de toegangsdeur trots een Antilliaanse vlag prijkt.
De A.L.M. heeft ruim 400 man in dienst, onder wie 20 vliegers. Het grondpersoneel en een groot deel van het cabinepersoneel is Antilliaan van geboorte.

chartervliegtuigen
En misschien zal men deze vliegtuigen ook eens hier op Schiphol zien. Want er begint enig teken te komen in het toerisme uit Nederland naar de Nederlandse Antillen. Het toerisme uit de Nederlandse Antilllen naar Nederland bestaat al een 20 jaren en is in feite al direct na de tweede Wereldoorlog begonnen. Verlofgangers van grote maatschappijen en zakenlieden komen zeer geregeld naar Nederland om van een vakantie te genieten. In omgekeerde richting uit Nederland naar de Nederlandse Antillen bestond dit echter vrijwel niet.
In de maand augustus 1964 zijn twee chartervliegtuigen, ieder met ruim 100 passagiers, naar Curaçao en Aruba gevlogen. Aan boord bevonden zich voornamelijk mensen, die vroeger al in de Nederlandse Antillen hadden gewerkt en nu wel weer eens voor een paar weken naar het land wilden gaan waar zij zoveel jaren van hun leven hadden doorgebracht. Maar er waren daarbij toch ook wel een tiental belangstellenden, die zuiver als toerist eens kennis wilden maken met het rijksdeel in het Caraïbisch gebied.
Het Antilliaanse reisbureau in Den Haag, dat deze reizen organiseert in samenwerking met de Koninklijke Vereniging Oost en West deelde mee, dat het in de bedoeling ligt deze reizen op een geregelde schaal te gaan on-

derhouden. Dit is mogelijk, omdat de vliegtuigen niet leeg hoeven te blijven staan op Curaçao of op Aruba, maar de volgende dag al terug kunnen keren met Antillianen, die eveneens voor een vier weken in Nederland blijven.

goedkoop toerisme

Het goedkope toerisme in het Caraïbisch gebied is enigszins te vergelijken met de Itéreizen in Europa. Uit Columbia, Santo Domingo en Venezuela vinden de laatste tijd deze soort reizen steeds meer plaats. Uit Puerto-Rico gaan er wekelijks al grote aantallen toeristen naar Aruba. Nu hebben de Aerocondor uit Colombia en de Quisqueyanas uit Santo Domingo bekend gemaakt, dat zij ook zulke diensten zullen gaan onderhouden. De Transcarribbean Airways en Caribair hebben eveneens verzoeken hiertoe gedaan.

Het intensieve werk van de toeristenbureaus in de Verenigde Staten en in Puerto-Rico werpt nu zijn vruchten af. Bekende acteurs als Harry Belafonte en William Holden hebben hun vakantie-weg gevonden naar Aruba en naar Curaçao.

Het is daarom niet verwonderlijk dat men leest over de bouw van een Hiltonhotel op Curaçao, een Sheratonhotel op Aruba naast de reeds bestaande grote luxe-hotels. Daarnaast gaan de kleinere hotels zich ook steeds meer uitbreiden. Men wil gereed zijn en plaatsruimte hebben wanneer straks de stroom toeristen eenmaal begint te komen. Want het is merkwaardig, dat het toerisme niet langer een seizoen-verschijnsel is, maar nu vrijwel het gehele jaar plaatsvindt. Was men een tijd lang afhankelijk van de dagjestoerist die met de grote toeristenschepen inkopen kwamen doen, nu kan men rekenen op zgn. overnight-toeristen die langer dan twee dagen blijven. Het constante klimaat van gemiddeld 27 graden Celsius en de frisse noordoostpassaat dragen hiertoe, naast de altijd lichtblauwe zee en het helderwitte strand, bij.
11.8.'64

Waterskiën langs het witte strand van Aruba

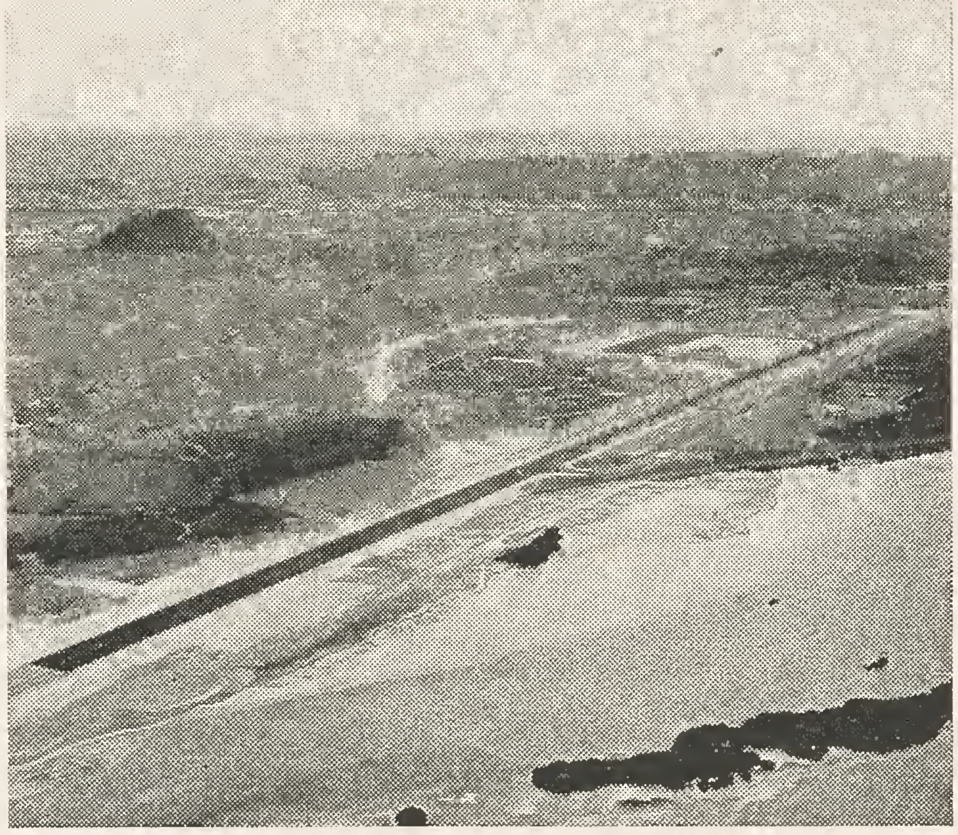


modernisering van vliegvelden

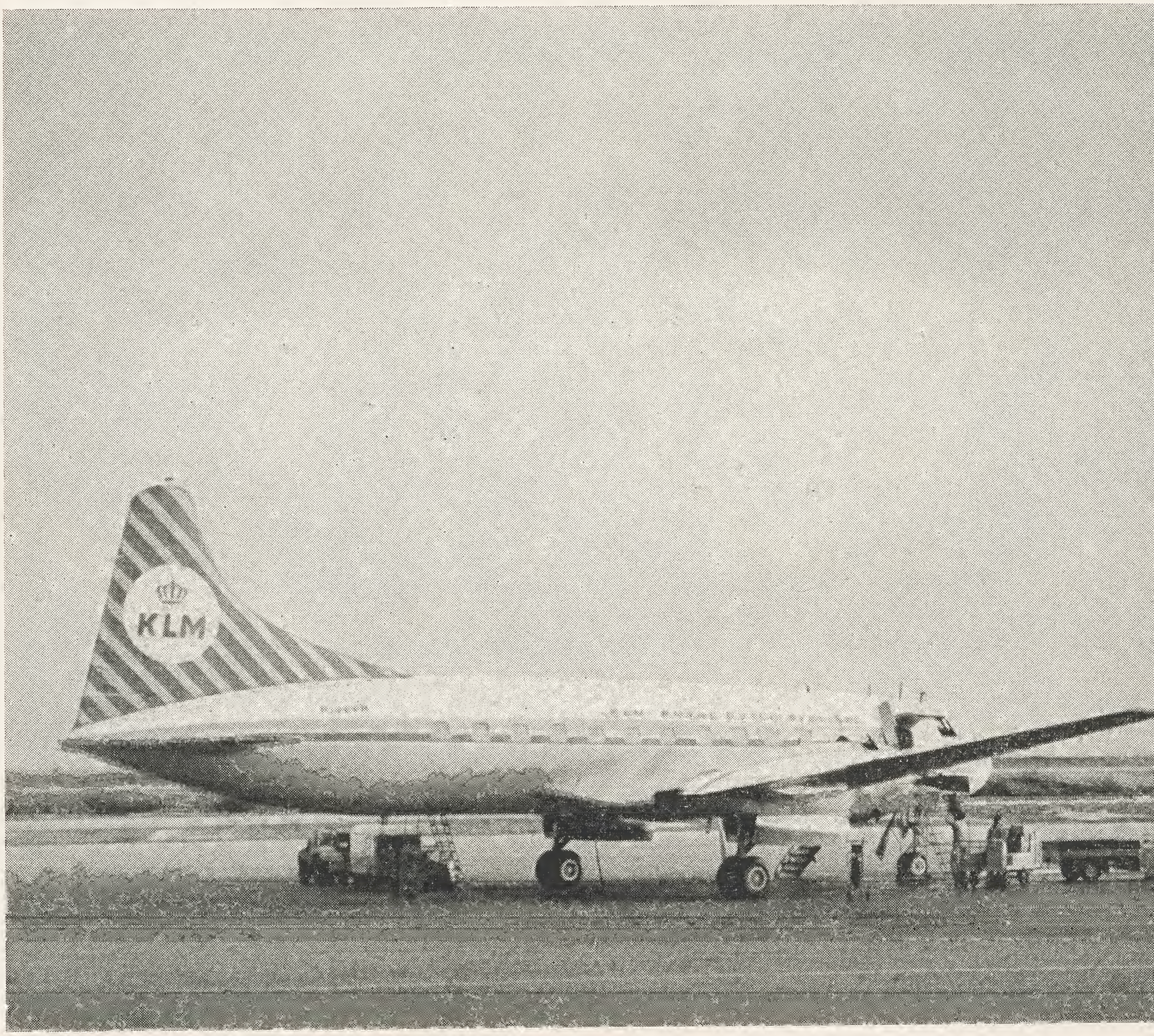
Door de regering van de Nederlandse Antillen, respektievelijk de Eilandbesturen wordt een programma tot uitvoering gebracht voor het verbeteren en moderniseren van vliegvelden. Dit geschiedt met steun van het door Nederland gefinancierde welvaartsplan.
Het is duidelijk, dat dit vliegveldenprogramma o.m. in hoge mate tegemoet kan komen aan het toerisme, dat in deze aantrekkelijke tropische gebieden belangrijk toeneemt en voor de Nederlands-Antilliaanse eilanden van eminent economisch belang is.
Nadat de Dr. Albert Plesman luchthaven op Curaçao, vroeger Hato geheten, reeds in de na-oorlogse jaren een nieuwe startbaan kreeg en daarna herhaaldelijk is uitgebreid en thans ook het stationsgebouw wederom wordt vergroot, zijn momenteel werkzaamheden gaande en gedeeltelijk reeds gereed gekomen op Bonaire, Sint Maarten, Saba en in volle gang op Aruba.

Sint Maarten
Op het eiland Sint Maarten, dat door zijn bergachtige, men zou bijna zeggen, romantische topografie voor toeristen zeker bijzondere charmes heeft, was het juist door deze topografie niet eenvoudig een geschikte plaats voor een startbaan van circa 1 500 m lengte te vinden. Het oude Juliana-vliegveld lag reeds op een smalle landtong. Op deze zelfde landtong kon nog juist, zij het ook in een wat andere richting, en door aanplemping van een gedeelte van een baai, een baan van voldoende lengte worden gelegd, zodanig dat er tussen het einde van de nieuwe startbaan en de bergen voldoende ruimte is, dat vliegtuigen van bepaalde typen met inachtneming van de benodigde veiligheidsmarge nog voor de bergen kunnen afdraaien.
Het is dus thans mogelijk met grotere vliegtuigen dan vroeger verbindingen te onderhouden, niet alleen met Curaçao, maar b.v. ook met andere Caraïbische eilanden.
Naast de K.L.M. vliegen diverse buitenlandse luchtvaartmaatschappijen Sint Maarten aan, zoals de Air France (naar men weet is het eiland Sint Maarten gedeeltelijk Nederlands, gedeeltelijk Frans gebied), de Pan American Airlines, de Trans Caribbean Airlines en verschillende charter-maatschappijen.
Behalve een baan moest ook een stationsgebouw met parkeerplaatsen voor auto's en een toegangsweg worden aangelegd.
De baan is in 1963 voor het verkeer open gesteld, maar gedurende dit jaar moest nog gebruik worden gemaakt van het oude primitieve stationsgebouwtje.
Het nieuwe stationsgebouw met verkeerstoren, dat zeer binnenkort zal worden geopend, biedt de passagiers aanzienlijk meer comfort (red.: inmiddels in gebruik genomen).
Zij worden ontvangen in een flinke ruime hal, waar zij kantoren en balies vinden van een aantal luchtvaartmaatschappijen voor controle van biljetten en bagage. Zowel voor reizigers, als voor wegbrengers en bezoekers, bevindt zich bij het binnentreden aan de linkerkant van de hal een bar met zitjes. Daarnaast is zelfs een kleine restauratie, waar aan de vliegveldzijde onder een zonwering eenvoudige maaltijden kunnen worden geserveerd.
Op de verdieping van het gebouw zijn kantoren gebouwd voor de luchthavenmeester, de meterologische inlichtingendienst en luchtvaartmaatschappijen. De aankomende reiziger zal, indien hij dit bij de landing niet reeds heeft waargenomen, direct getroffen worden door de vriendelijke vormen van het landschap. Bij het verlaten van het gebouw staat hij op enige meters afstand van de Flamingo pond, een groot zoutwatermeer,

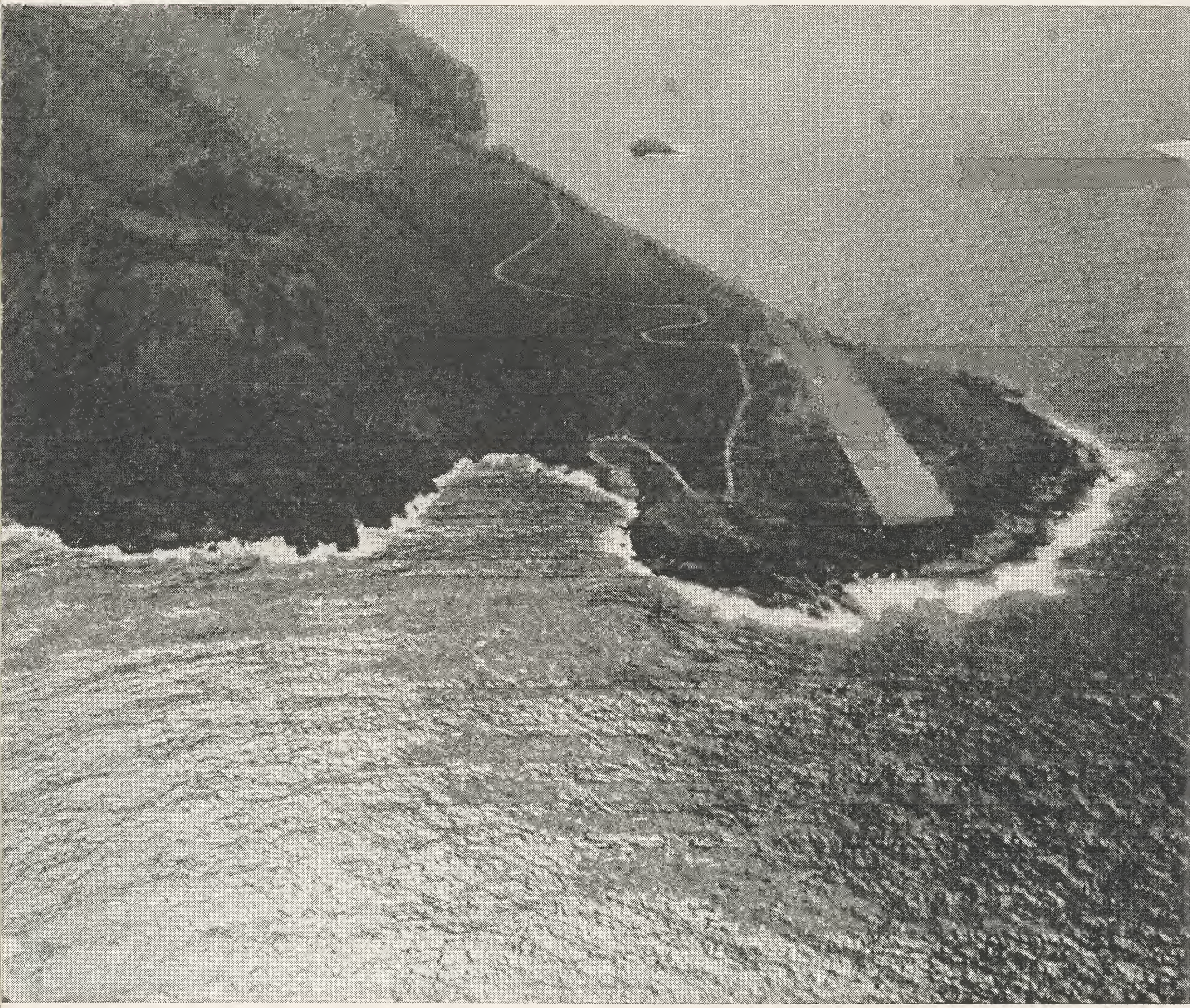
Aruba: Startbaan Prinses Beatrix Luchthaven



Aruba: Prinses Beatrix vliegveld, interinsulaire verbindingen K.L.M. (foto: H. C. Prins)



Saba: luchtfoto van Flatpoint met landingsbaan



omringd door heuvelruggetjes met op de achtergrond het typisch bergachtige landschap van Sint Maarten. Het gebouw doet in het landschap vriendelijk aan doordat het is opgetrokken in gebroken natuursteen, die op het eiland wordt gevonden.

Saba

Vanaf Sint Maarten en ook reeds vanaf het vliegveld ziet men aan de Zuid-Westzijde bij enigszins goed zicht, wat in deze streken meestal het geval is, de eveneens bergachtige eilanden Saba en Sint Eustatius uit zee oprijzen. Op Saba is eveneens in 1963 een klein vliegveld aangelegd, dat men aanduidt als air-strip. Het eiland Saba moet men zich voorstellen als één bergmassief, een uitgedoofde vulkaan, waar tot nu toe een landingsplaats voor schoeners de verbinding met Sint Maarten en Sint Eustatius diende. De berg vertoont aan de Noord-Westzijde een soort teen, waarop het juist mogelijk was een 400 m lange air strip aan te leggen. Ook is een stationsgebouw van uiteraard zeer bescheiden afmetingen opgetrokken, waarin passagiers kunnen worden afgehandeld en men een eenvoudige koele dronk kan gebruiken.
De opening van deze baan in oktober 1963 was zowel voor Saba als voor Sint Maarten een heugelijke gebeurtenis. In plaats van de tot dusver 6 uur durende bootreis van Philipsburg op Sint Maarten naar Saba kan thans in 10 minuten de post respektievelijk een bescheiden aantal bezoekers in kleine vliegtuigen worden overgebracht.
Door de thans ook op Saba gebouwde 'airstrip' zijn de 3 Bovenwindse eilanden, die elkaar uit de verte zien liggen maar toch betrekkelijk geïsoleerd waren, weinige minuten tijds vliegen van elkaar af.

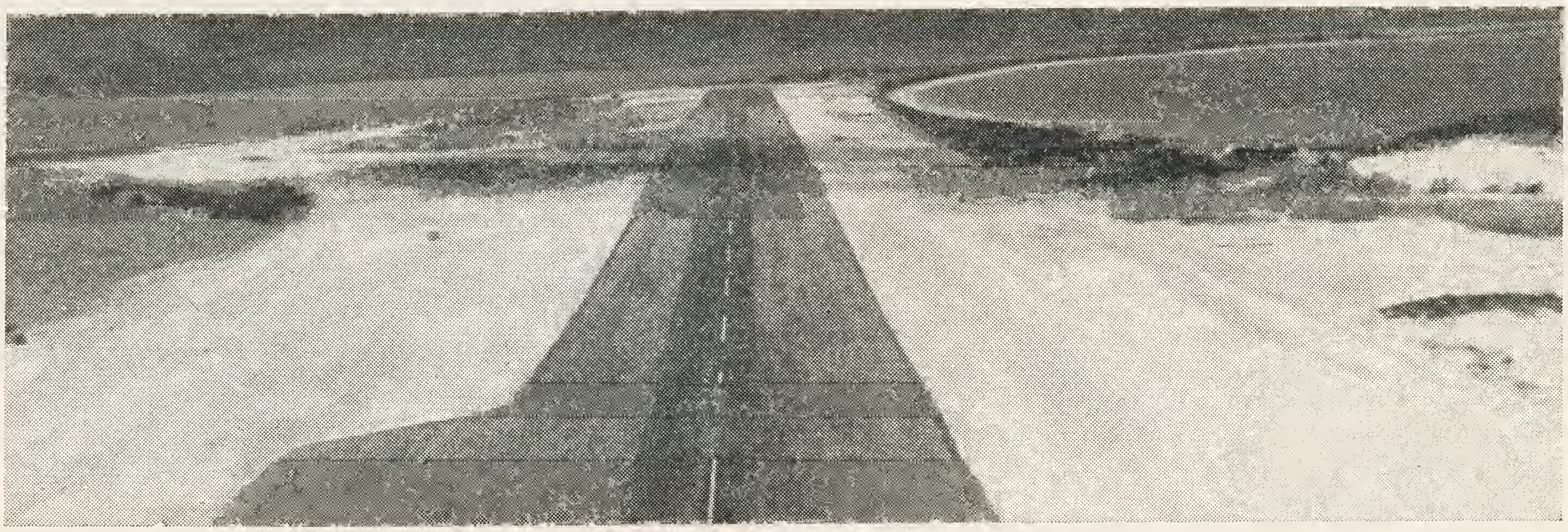
Aruba

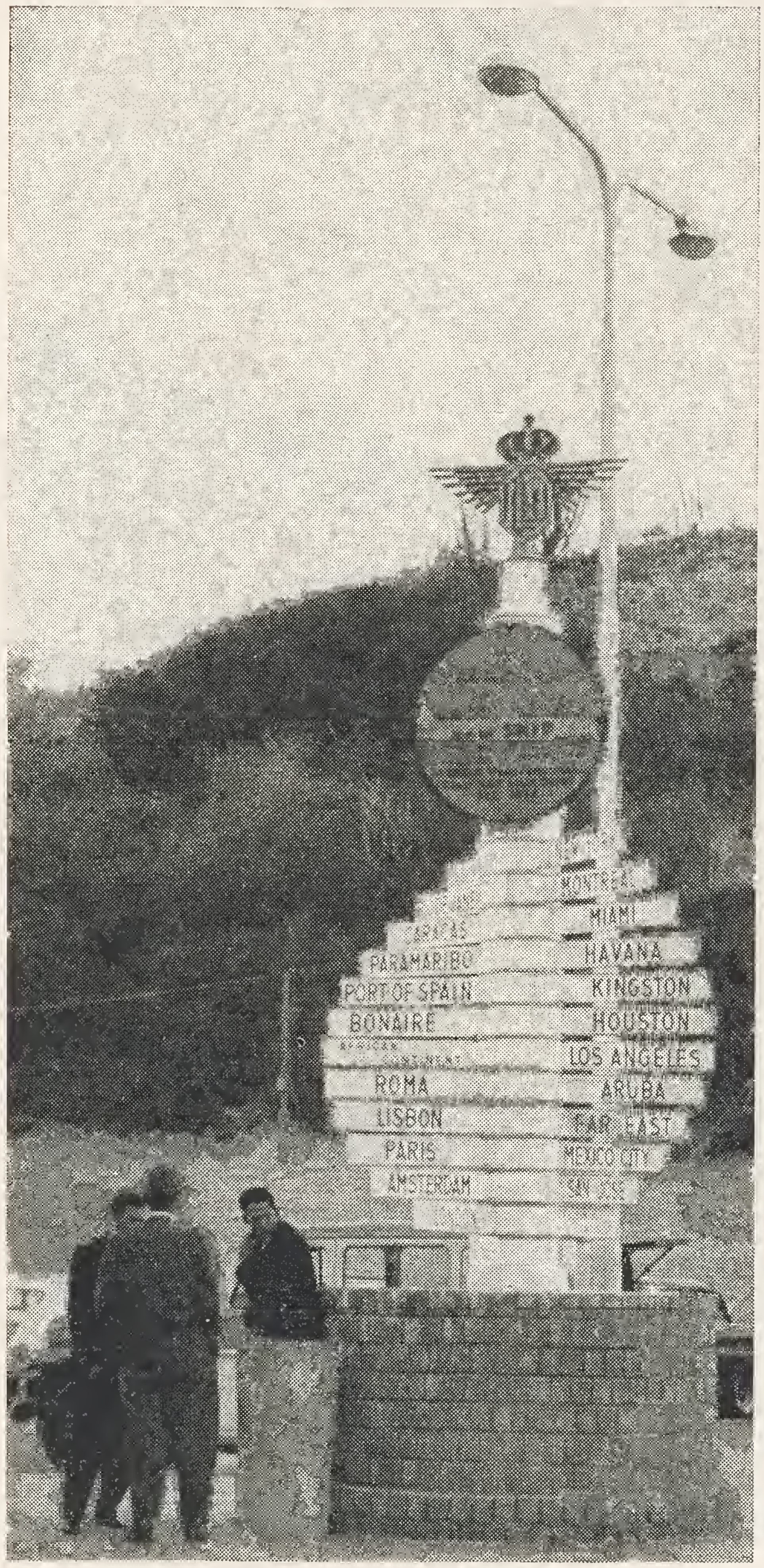
Ook op de Benedenwindse eilanden, waarvan ik Curaçao al noemde, zijn nu vooral op Aruba grote werkzaamheden in uitvoering. Het Prinses Beatrix-vliegveld, dat aan de kust, d.w.z. aan de oever van de lagune is gelegen, wordt uitgebreid zodanig dat een startbaan van 2700 m lengte wordt verkregen, waardoor het mogelijk zal worden ook met grote moderne straalvliegtuigen rechtstreekse verbinden met Amerika (Miami en New York) te onderhouden (red.: inmiddels in gebruik genomen). Om de verlenging van deze baan met asfaltbeton tot stand te kunnen brengen, was het nodig de baan in westelijke richting over de oude kustweg heen uit te breiden en een zandlichaam van circa 800 m lengte in de lagune te storten. De voormalige weg langs de kust is thans om het vliegveld heen geleid. Ze voert langs een nieuwe industrie naar het dorp St. Nicolaas, waar zich de grote olieraffinaderij van de Lago bevindt. Op de Prinses Beatrix Luchthaven is het bestaande stationsgebouw door het toenemende verkeer eveneens te klein geworden. Bovendien ligt het ook uit diverse overwegingen niet meer goed ten opzichte van de nieuwe baan. Daarom zal nu aan de andere zijde van het vliegveld, dus aan de zijde van Oranjestad een nieuw stationsgebouw worden gebouwd. Het voorontwerp voor dit nieuwe stationsgebouw is kort geleden door het Bestuurscollege van Aruba aanvaard. Het wordt thans verder uitgewerkt en waarschijnlijk in 1964 aanbesteed. Dit gebouw krijgt een grote naar de vliegveldzijde taps toelopende hal. Bij het betreden van de hal overziet men alle balies, kantoren en winkeltjes, kortom het gehele reizigersbedrijf, terwijl op de achtergrond een patio zichtbaar is, die naar de reizigerswachtkamer voert, en verder een uit-

De nieuwe startbaan van het vliegveld op St. Maarten

Sint Maarten: Stationsgebouw vliegveld







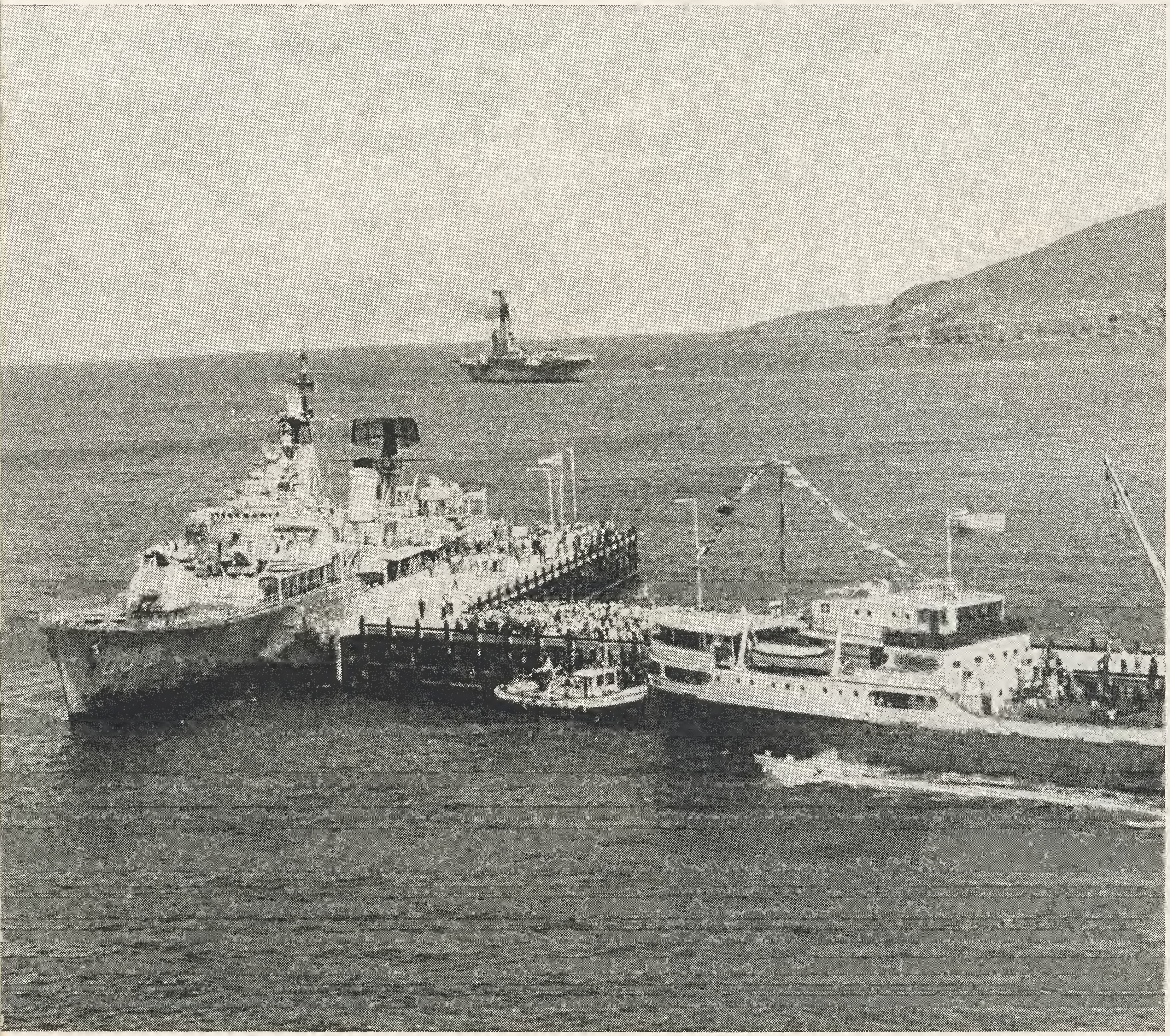
nodigende trap voor bezoekers, die naar wachtkamer en de restauratie leidt.
Hierdoor krijgt het nijvere Aruba – door zijn fraaie stranden en zijn uitstekende hotelaccomodatie voor een groeiend toeristenbezoek zo aantrekkelijk – een modern stationsgebouw dat niet alleen functioneel voldoet, maar ook een sociaal representatief karakter zal hebben.
Wij hopen en vertrouwen, dat de modernisering van deze vliegvelden zal bijdragen tot een stijgende groei van het toerisme en het zakenverkeer naar deze Antilliaanse eilanden.
28.1.'64

Curaçao:
De richtingwijzer vóór de Dr. A. Plesman Luchthaven geeft een goed beeld van de centrale ligging van de Nederlandse Antillen (foto: H. C. Prins)

De nieuwe aanlegsteiger van Sint Maarten



Ingebruikneming van de nieuwe aanlegsteiger op Sint Maarten door de onderzeebootjager H.M. Amsterdam. Op de achtergrond het vliegdekschip H.M. Karel Doorman (foto: Doncher)



aanlegsteigers op de bovenwindse eilanden

Het is economisch van het grootste belang voor het in materieel opzicht arme maar aan natuurschoon rijke eiland St. Maarten, behorende tot de Nederlandse Antillen, het bezoek van cruiseschepen te stimuleren. De passagiers, in hoofdzaak Amerikanen, zullen er, naar elders opgedane ervaring, gedurende een kort bezoek veel geld verteren voor recratie en voor het kopen van voorwerpen, die door het ontbreken van invoerrechten, op St. Maarten veel goedkoper zijn dan in Amerika.

In het lopende driejarenplan is dan ook opgenomen de bouw van een aanlegplaats voor grotere cruiseschepen, zoals de Rotterdam van de Holland-Amerika-lijn. Deze moeten bij gebrek aan zware sleepboten zonder sleepboothulp kunnen meren.
De aanlegplaats, die midden 1964 gereed is gekomen, heeft een plattegrond in de vorm van de hoofdletter L. Het ongeveer 70 m metende korte been is de eigenlijke aanlegplaats voor grotere schepen, het 214 m metende lange been vormt de verbinding met de wal en is ingericht voor het meren van kleinere schepen, waaronder jachten. De aanlegplaats ligt in de Grootbaai, in de luwte van een rotswand.
Het klinkt parodoxaal dat de korte steiger dient voor het meren van grote schepen, maar ten behoeve daarvan zijn buiten de steiger achter zijn front in totaal 3 ducdalven – zgn. meerpalen – geplaatst met bolders waaraan de scheepstrossen kunnen worden bevestigd. De trossen zorgen ervoor, dat de schepen niet, in welke richting ook, heen en weer kunnen gaan of verdraaien.

voorzieningen
Ten behoeve van het lossen van kleine schepen is een snelwerkende mobiele kraan aangeschaft. Moeilijk was het heien van de palen in de rotsblokken voor de bergwand en het bouwen van cilindervormige caissons. Maar door bepaalde voorzieningen is hiervoor een oplossing gevonden. De helderheid van het water was hierbij van groot nut daar men tot meer dan 10 meter diepte alles kan zien.
De steiger is voorzien van zeer veerkrachtige rubber kussens. Zonder deze kussens zouden schip en steiger worden beschadigd. Een ervaren loods is aanwezig.
De kosten van de steiger bedragen 2½ miljoen Nederlandse guldens.
De 1 700 m lange verbindingsweg met de bewoonde wereld, die grotendeels is gemaakt op rotsblokken – in de loop der tijden van de rots in zee gevallen – heeft met inbegrip van een betonbrug over een kreek, f 800 000 gekost. Er is voor het aanleggen van de weg rijkelijk gebruik gemaakt van springstof.
Ook op de andere Bovenwindse eilanden zijn of worden er voorzieningen voor het meren van schepen aangebracht of bestaan er plannen voor de bouw hiervan.
St. Eustatius zal een steiger krijgen in hoofdzaak bestemd voor afvoer van puimsteen, een vulkanisch produkt waarmede een groot

deel van het eiland is bedekt. In Amerika bestaat behoefte aan puimsteen voor het maken van licht beton. In beginsel wordt de steiger gelijk aan die van St. Maarten, alleen eenvoudiger van opzet en minder diepreikend.
Saba heeft geen steiger. De zee is er te woest en in de luwte van het eiland is geen gelegenheid een verbindingsweg met de bewoonde centra te maken. De rotswand gaat er honderden meters steil omhoog. De steiger zou door een havendam beschermd moeten worden hetgeen de kosten verhoogt. Overwogen wordt hier een steiger voor kleine schepen te maken.

28.4.'64

inhoud

Ph. J. Evertsz	hotels in de Nederlandse Antillen – Curaçao en Aruba
	hotels op Bonaire, en de Bovenwindse eilanden
	viswedstrijden op Bonaire
J. A. Hummelen	toerisme en huisindustrie
H. Dennert	Antilliaanse luchtvaart maatschappij opgericht
ir. G. C. van Wageningen	modernisering van vliegvelden
ir. J. P. Josephus Jitta	steigers op de Bovenwindse eilanden

jaargang 1964, NA 40